

L'Assurance obligatoire
et la
Responsabilité des Automobilistes

THÈSE

SOUTENUE

DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

POUR LE DOCTORAT EN DROIT

PAR

Raymond GOBERVILLE

*Avocat stagiaire à la Cour d'Appel de Montpellier
Attaché au Parquet Général*



LYON

BOSC Frères, M. & L. RIOU

IMPRIMEURS-ÉDITEURS

42, Quai Gailleton, 42

—
1934

**L'ASSURANCE OBLIGATOIRE
ET LA RESPONSABILITÉ DES AUTOMOBILISTES**

L'Assurance obligatoire
et la
Responsabilité des Automobilistes

THÈSE

SOUTENUE

DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

POUR LE DOCTORAT EN DROIT

PAR

Raymond GOBERVILLE

Avocat stagiaire à la Cour d'Appel de Montpellier

Attaché au Parquet Général



LYON

BOSC Frères, M. & L. RIOU

IMPRIMEURS-ÉDITEURS

42, Quai Gailleton, 42

—
1934

FACULTÉ DE DROIT DE MONTPELLIER

MM.

MOYE, Doyen, professeur de Droit International Public.
MORIN, professeur de Droit Civil.
BECQUÉ, professeur de Droit Civil.
DE NESMES-DESMARETS, professeur de Droit Administratif.
ROCHE-AGUSSOL, professeur d'Economie Politique.
BOSC, professeur de Procédure Civile.
VIALLETON, professeur de Droit Civil.
GUENOUN, professeur de Droit Romain.
COURTIN, Chargé de Cours d'Economie politique.
DUPEYROUX, professeur de Droit constitutionnel.
LÉGAL, professeur de Droit criminel.
DEMONTÈS, Professeur de Droit commercial.
COMBY, Chargé de Cours d'Economie politique.
LEMERCIER, Chargé de Cours d'Histoire du Droit.
DIJOL, Chargé de Cours de Législation Industrielle.
VALÉRY, Doyen honoraire.
LABORDE, Professeur honoraire.
DONAT, Secrétaire.
ROCHETTE et DUBOIS, Secrétaires honoraires.

Membres du Jury :

MM.

VIALLETON, Président.
MORIN, Assesseur.
BOSC, Assesseur.

La Faculté n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions écrites dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

A MES PARENTS

A MES MAITRES

A MES AMIS

R. G.

L'ASSURANCE OBLIGATOIRE ET LA RESPONSABILITÉ DES AUTOMOBILISTES

Introduction

L'automobilisme, en se développant sans cesse, rend, c'est incontestable, les plus grands services à tous. Toute médaille ayant son revers, il est aussi la cause de malheurs et de ruines par les accidents qu'il occasionne. Certains utopistes prétendent, par des moyens plus ou moins variés, réduire et même supprimer ces accidents ; jusqu'ici les résultats ne sont guère brillants et laissent peu d'espoir pour l'avenir. Bien heureux si, malgré le nombre croissant des automobilistes, le nombre d'accidents reste stationnaire grâce à ces mesures.

Il faut alors songer aux victimes et tâcher de leur faire obtenir une indemnité. Un mouvement nous paraît se dessiner assez nettement dans l'opinion publique pour la réparation de tout dommage.

Il y a peu de temps encore, les mauvaises récoltes, les inondations, les gelées, le chômage, etc... lorsqu'ils se produisaient, étaient mis au compte de l'imprévisible, de la fatalité ; ils étaient acceptés avec une douloureuse résignation. Aujourd'hui, quand une calamité apparaît, ceux qui en sont les victimes, les « si-

nistrés », se tournent vers l'Etat ; ils ne font plus appel à sa charité pour en obtenir un secours, mais à sa caisse pour en tirer les réparations intégrales de leurs dommages. C'est un signe de l'évolution de l'idée de justice qui dépasse celle contenue dans le Code Civil, limitant à l'homme la responsabilité des dommages. Au delà de l'homme, c'est la Collectivité, parce que la Conscience Publique actuelle a besoin de trouver un auteur responsable qui puisse effectivement réparer.

En matière d'accident provoqué par des automobilistes, à l'étranger, des lois définissent sans ambiguïté l'auteur responsable. En France, ce n'est pas la loi qui le désigne, mais la jurisprudence qui s'est établie dans le cours des dernières années. Nous montrerons que, depuis le célèbre arrêt du 13 février 1930, il pèse sur l'automobiliste causant un accident une présomption de responsabilité ; sans doute, il peut l'écarter en invoquant le cas fortuit ou la faute de la victime ou celle d'un tiers, mais il a alors la charge de la preuve, et nous verrons par l'examen de quelques arrêts la difficulté de faire admettre ces excuses par les Tribunaux. De plus, le propriétaire est considéré presque toujours comme le commettant de celui qui conduit, il en est donc civilement responsable.

Nous croyons pouvoir dire que celui dont la voiture cause un accident est condamné presque automatiquement à des dommages-intérêts. Mais si l'idée de réparation conduit à chercher un auteur responsable, il faut être sûr que celui-ci est solvable. Sans doute le propriétaire d'une voiture a des chances de posséder une certaine fortune ou d'être assuré ; cependant il y

a aujourd'hui beaucoup de gens incapables de payer les dégâts causés par leurs automobiles ⁽¹⁾ et les compagnies d'assurances savent souvent invoquer des clauses de déchéance. Les victimes risquent alors de ne pas toucher d'indemnité.

L'évolution de la doctrine et de la jurisprudence paraît donc nous conduire vers l'assurance indispensable. Celle-ci est réclamée depuis quelques années par de nombreux articles de journaux et de revues, reflets d'une opinion publique dont nous rappelons plus haut le mouvement vers l'idée de réparation de tout dommage, quelle qu'en soit l'origine.

On a proposé pour remédier à l'insolvabilité des automobilistes : la caution, la création d'une caisse de garantie ou l'obligation d'être assuré. Le Congrès de la Route, qui s'est réuni au début d'octobre 1933, s'est occupé de cette question, il a demandé la création d'un fonds de garantie ⁽²⁾.

Nous examinerons les avantages et les inconvénients de ces différents moyens destinés à acquitter les indemnités quand les automobilistes en sont incapables.

On a objecté que l'assurance obligatoire est une tyrannie nouvelle de l'Etat contre l'individu, un affaiblissement de la liberté de chacun. Nous nous efforcerons de montrer que le Droit lui-même exige la réparation des dommages causés. Quatre-vingt-dix pour cent des automobilistes ne devraient pas protester com-

(1) En dépit de certains dictionnaires qui mettent automobile au masculin, l'usage du féminin semble prévaloir : c'est le genre que nous emploierons.

(2) Rapport de M. C. MAZE (*Recueil juridique de l'automobile*, 1933, n° 11, pp. 692 et suiv.). L'assurance obligatoire y est cependant proposée pour les transports en commun.

me ils le font au sujet de l'assurance obligatoire puisqu'ils sont assurés volontairement ; quant aux autres, ce sont certainement des personnes aux ressources très limitées, incapables de payer des indemnités puisqu'elles ne peuvent même pas payer des primes. Il reste donc à déterminer le moyen de faire effectivement réparer le dommage causé par ces insolvable. C'est l'affaire des législateurs. Déjà quelques-uns parmi eux ont travaillé la question et condensé leurs efforts dans des textes qui, malheureusement, ne sont jamais sortis des cartons des diverses Commissions parlementaires.

Dans le titre II, nous examinerons ces projets qui, chez nous, ont tenté de réaliser l'assurance obligatoire ainsi que l'arrêté Chiappe, jusqu'à ce jour seule réalisation pratique, quoique insuffisante.

Nous jetterons enfin un rapide coup d'œil sur les législations étrangères. Certaines ont, à l'usage, subi quelques transformations ou possèdent des particularités qu'il pourrait être intéressant d'adopter.

Nous terminerons notre très humble travail avec l'espérance qu'une nouvelle loi, s'inspirant à la fois des textes projetés et des résultats obtenus à l'étranger, sera enfin votée, puisque c'est nourrir une folle illusion de croire à la réduction, voire à la disparition des accidents.

TITRE PREMIER

Raisons d'être de l'assurance obligatoire

CHAPITRE PREMIER

Les accidents d'automobile et leurs conséquences

SECTION I

AUGMENTATION DE LA CIRCULATION ET DES ACCIDENTS

De tous temps les piétons ont élevé des plaintes plus ou moins véhémentes contre les véhicules qu'ils estimaient dangereux pour leur existence et les gouvernements ont dû lutter contre les accidents de la circulation.

En 1563, le Parlement demandait au roi la suppression des coches ⁽¹⁾. Au XVIII^e siècle, on criait contre les carrosses et surtout contre les cabriolets qui terrorisaient la foule par leur vitesse jugée alors vertigineuse. « Si j'étais lieutenant de Police, disait Louis XV, je supprimerais les cabriolets » ⁽¹⁾. Vers 1815, les autorités ne voulaient pas laisser s'établir les omnibus qui causaient « un trop grand embarras pour la circulation » ⁽¹⁾.

(1) Ces renseignements historiques sont tirés du livre très curieux et très documenté de G. d'AVENEL, *L'Evolution des moyens de transport*, pp. 79 et suiv.

Les lamentations d'aujourd'hui contre les excès des automobilistes paraîtront un jour aussi ridicules que celles dont nous venons de parler à propos des véhicules relégués maintenant dans la poussière des musées.

Nous croyons cependant indispensable de fournir en un chapitre aussi bref que possible quelques chiffres au sujet du nombre d'automobiles en circulation et des accidents qui en résultent. D'après la statistique du Ministère des Finances, il y avait, au 30 avril 1933 (année fiscale 1932-1933), 2.203.136 unités, contre 1.989.643 à la même époque de l'année précédente. L'augmentation est de 168.904 autos en une année, ce qui fait une immatriculation de 565 voitures nouvelles par jour ouvrable ⁽²⁾. A ce nombre croissant d'automobiles correspond parallèlement une augmentation d'accidents. Dans les grandes villes, le nombre de victimes devient plutôt inquiétant. Pour 1932 « les accidents de circulation ont occasionné la mort de 237 personnes à Paris, et de 218 en banlieue, soit au total, 455 » ⁽³⁾. Et chaque jour férié fait apparaître dans les journaux une colonne aimablement intitulée « La route sanglante ». Pour les « fêtes de Pâques, on a compté en France 51 morts et 120 blessés » en 1932 ⁽⁴⁾ et, pour les mêmes fêtes, en 1933, 48 morts et 178 blessés ⁽⁵⁾. Pour toute la France, il y a certainement eu plus de 4.000 morts et 30.000 blessés en 1933 ⁽⁶⁾.

(2) *Petit Méridional* du 4 janvier 1933.

(3) *Petit Méridional* du 18 février 1933.

(4) CASSIN, L'assurance obligatoire des automobilistes. *Thèse*, Paris, 1932, p. 96.

(5) *Le Petit Niçois*, 18 avril 1933.

(6) D'après le *Bulletin de l'Automobile Club de l'Hérault*, n° 24, mai-juin 1933, il y avait eu déjà 4.145 morts en 1931.

Nous ne croyons pas à la possibilité de réduire le nombre d'accidents malgré les efforts méritoires faits par l'Etat dans ce but ⁽⁷⁾.

Les Ponts et Chaussées élargissent les routes, améliorent les virages en y relevant le sol, en les dégagant, en peignant en blanc le tronc des arbres, à de nombreux croisements la route a été, par le tracé d'une ligne blanche ou formée par des clous, divisée en deux zones que personne ne respecte, sauf aux heures d'affluence où un agent de l'autorité se trouve là.

La signalisation routière se perfectionne et se multiplie au point même de devenir souvent incompréhensible. Les poteaux indicateurs sont munis de cataphotes pour être visibles la nuit, certains sont éclairés ⁽⁸⁾. Dans les grandes villes, en particulier à Paris, la circulation est très bien organisée. Mais l'augmentation continuelle du nombre de voitures fait aussitôt perdre les avantages de ces améliorations, puisque la densité automobile ne diminue pas, au contraire ⁽⁹⁾.

Le jour où le rêve intéressé de certains grands industriels sera réalisé, quand chaque famille, sinon chaque personne, aura son automobile, nous nous de-

(7) 70 % des blessures étant causées par des éclats de verre, M. Marteau, le 1^{er} décembre 1931, a déposé à la Chambre une proposition de loi (n° 5781, *Doc. Parl.*, annexe, Ses. extra. Ch. des Députés, 1931, p. 268) pour rendre obligatoire l'usage des glaces dites de sécurité imposées en Angleterre par une loi du 20 janvier 1931. Un arrêté du Préfet de Police l'exige à Paris pour les taxis (Annet BADEL, *Sud*, 27 mai 1933).

(8) Le 4 février 1930, M. H. Merlin a proposé de prélever une faible taxe sur les primes d'assurance automobile pour compléter et entretenir un système de signalisation sur les routes. (*Doc. Parl.*, Sénat, 1930. Annexes. Ses. ord., n° 23, p. 30.)

(9) « L'intensité de la circulation moderne est un fait contre lequel rien ne peut prévaloir. C'est une maladie chronique de la vie moderne. » (BÉRINGUIER, *Les accidents de la circulation*.)

mandons comment on circulera hors des autostrades. Enfin, il faut bien avouer que si le décret de 1922 ⁽¹⁰⁾ dit « Code de la Route » n'est pas parfait, il rendrait cependant de grands services s'il était un peu mieux respecté ⁽¹¹⁾. Or, nous constatons avec regret qu'un certain nombre de gens ne s'y soumettent qu'à la vue des gendarmes. Un tel état d'esprit est regrettable. Certains automobilistes croient affirmer leur supériorité en obligeant, par leur vitesse ou leurs excentricités, les conducteurs prudents à se jeter dans les fossés et les piétons à sauter sur les talus ⁽¹²⁾. C'est là « la superbe revanche des vaniteux et des incapables » ⁽¹³⁾, car « celui qui n'est bon à rien est encore bon à conduire une auto ». C'est souvent la façon de briller des frais enrichis. Quand M. Jourdain roulait carrosse, il devait déjà vouloir faire de la vitesse pour écraser les autres, moralement, sinon physiquement ⁽¹⁴⁾. « C'est sur la grande route que l'on apprend à juger les hommes, très souvent à les mépriser, toujours à les craindre. On a fait des règles, un code ! Dérision ! Dérision !

(10) Modifié par les décrets du 12 septembre 1925, 12 avril 1927, 21 août 1928, 5 octobre 1929, 18 janvier 1933.

(11) En 1926, d'après M. Tardieu, sur 2.089 accidents mortels, 752 étaient dûs à des excès de vitesse et 679 à l'inobservation des règlements. (*Doc. Parl., Ch. des Députés. Session extraordinaire, 1927, Débats, p. 2818.*)

(12) Dès 1907, M. Colin comparait « la manière dont certains fervents de l'automobile conçoivent la pratique de leur sport à la façon dont, à la fin du XVIII^e siècle, les propriétaires nobles concevaient l'exercice de leur droit de chasse ». (*Bulletin de la Société d'études législatives, 1907, p. 274.*)

(13) DUHAMEL, *Scènes de la vie future*, pp. 97 et suiv.

(14) L'esprit humain ne doit pas s'améliorer : En 1790 on se plaignait au Conseil des Cinq Cents « du danger de ces chars brillants où se pavanent nos parvenus » (P. DÉGRULLY, *Problème de la circulation*, p. 24). Et c'était peut-être pour empêcher le développement de cette triste mentalité que Philippe le Bel, dans une Ordonnance somptuaire du XIII^e siècle (D'AVENEL, *ouvrage cité*, p. 79) interdisait aux bourgeois l'usage des chars.

La route est au plus rapide comme la jungle au plus fort. De même que les animaux, nous ne cherchons qu'une chose : intimider l'ennemi, car l'autre, c'est l'ennemi. » ⁽¹⁵⁾.

« Il semble que le véhicule communique un état d'âme particulier à son conducteur, au fur et à mesure que le véhicule prend de l'importance soit par ses dimensions, soit par sa puissance et sa vitesse, son conducteur se détache du commun des mortels dont il était la veille..., prend conscience d'une espèce de supériorité et plane aux voûtes éternelles. Il est atteint d'une maladie particulière que je n'hésite pas à qualifier d'un néologisme un peu risqué et amphibologique : la Véhiculose. » ⁽¹⁶⁾.

Pour réprimer les excès de vitesse, M. R. Brandon a proposé à la Chambre des Députés, le 3 mars 1931 ⁽¹⁷⁾ d'imposer aux automobilistes un enregistreur de vitesse. Le plus simple serait peut-être d'interdire aux fabricants la construction de voitures dont les moteurs peuvent permettre des allures vertigineuses et qui ne sont nullement nécessaires ⁽¹⁸⁾. Les grands constructeurs prétendent que ce serait l'arrêt de tout progrès ; mais, même le conducteur le plus raisonnable risque

(15) DUHAMEL, *Scènes de la vie future*, pp. 97 et suiv.

(16) DEGRULLY, *Essai sur le problème de la circulation*, p. 34. De même, M. Auscher (cité par BÉRINGUIER, *op. cit.*, p. 104) parle de ceux « qui se considèrent comme des virtuoses du volant, n'admettant pas que leur véhicule soit dépassé et, accélérateur grand ouvert, échappement libre, déchaîné, se considèrent comme les maîtres de la route ; ils se croient sportifs, ils ne sont que des individus funestes ».

(17) *Doc. Parl.*, Ch. des Députés. Annexes Ses. ordinaire, 1931, n° 4689, p. 393.

(18) « Si la vitesse des autos ne pouvait mécaniquement pas dépasser un certain chiffre maximum, ces excès ne se produiraient pas. » (BÉRINGUIER, *op. cit.*, p. 132.)

fort, avec l'accoutumance, de s'enhardir et de faire donner à sa machine toute sa vitesse, et alors, ce n'est plus l'écrasement du progrès automobile et de cette industrie, c'est l'écrasement du genre humain. M. Cuttoli avait aussi proposé, le 28 mai 1931 ⁽¹⁹⁾ le port d'un enregistreur de vitesse (art. 4) et demandé (art. 5) qu'un dispositif limitât à 30 km. à l'heure la vitesse des camions de plus de 3 tonnes, et à 40 km. celle des transports en commun. Mais rien n'a été voté.

On a créé depuis quelque temps des brigades de gendarmerie spécialement chargées d'assurer la police de la route; leur nombre est insuffisant. Il faudrait du reste des effectifs formidables pour régler la circulation, en particulier le dimanche autour des grandes villes, puisqu'on ne se soumet à la discipline que si elle est imposée « manu militari ».

Enfin les peines encourues sont grotesquement insuffisantes, l'opinion publique en réclame de plus énergiques. « Le jour où les amateurs de folles vitesses seront bien convaincus que ce qui les attend en fait de circuit, c'est une promenade circulaire entre les quatre murs d'une prison... la loi aura un effet correctionnel très salubre. » ⁽²⁰⁾. L'étranger nous donne l'exemple. En Italie, un nouveau projet du Code Pénal prévoit un mois à un an de prison et 1.000 à 10.000 lires d'amende pour le « crime d'excès de vitesse » et, en cas d'accident, si plus de deux personnes sont tuées, la peine pourrait aller jusqu'à vingt ans de prison ⁽²⁰⁾.

(19) *Doc. Parl.*, Ch. des Députés. Annexes, Ses. ordinaire, 1931, n° 5010, p. 807.

(20) Voir M. PANET, *La responsabilité des automobilistes et la jurisprudence récente*. Thèse, Montpellier, 1931, p. 106.

En Angleterre, les conducteurs imprudents ou dangereux, ceux qui conduisent en état d'ivresse, sont passibles d'une amende de 50 livres et de 4 mois de prison. Le permis de conduire peut être retiré pour douze mois et la condamnation portée sur le nouveau permis ⁽²¹⁾.

En France, la seule sanction est une peine de simple police : 15 francs d'amende au maximum (art. 476 du Code Pénal ⁽²²⁾). Quant aux condamnations pour blessures ou homicide par imprudence, elles sont toujours très faibles. Il semble peut-être sévère d'infliger deux mois de prison à celui qui a tué ou blessé quelqu'un dans un accident involontaire, mais la société doit pourtant chercher à éviter le retour de faits semblables : or, si l'on condamne fort souvent à deux ou trois mois de prison de pauvres hères qui ont dérobé un lapin ou un canard, sont-ils plus dangereux pour leurs semblables que l'individu qui a tué une personne en roulant à cent kilomètres à l'heure sur une route fréquentée ? Nous pensons qu'une vie humaine doit être mieux protégée qu'un clapier ou qu'un poulailler. Une sanction efficace est le retrait du permis de conduire par l'autorité préfectorale ; pour toutes sortes de raisons, il serait à souhaiter que ce retrait fût judiciaire et non administratif. Il y a du reste un projet en ce sens déposé le 4 novembre 1927, par MM. Poincaré, Barthou, Tardieu et Sarraut ⁽²³⁾, et une proposi-

(21) *Revue générale des Assurances terrestres*, 1931, p. 206.

(22) On avait un moment songé au paiement immédiat des amendes lorsque les gendarmes constateraient une infraction au Code de la route. Voir le projet Colrat, Le Trocquer du 5 mars 1923 (*Doc. Parl.*, Ch. des Députés, Annexe, Session ordinaire, n° 5722, p. 466).

(23) *Doc. Parl.*, 1927, Ch. des Députés. Annexes, n° 4982, Ses. extraordinaire, p. 30, vol. II.

tion de M. Cuttoli, du 28 mai 1931 ⁽²⁴⁾. La suspension du permis de conduire serait une peine accessoire que le tribunal ajouterait à la peine principale pour blessures ou homicide par imprudence. Ce procédé aurait plus d'effets que celui projeté en Italie. Comme le fait très justement observer M. Panet, si la peine, prison ou forte amende, est trop sévère, les tribunaux hésitent à l'appliquer. M. J. Cels ⁽²⁵⁾ a proposé quelques sanctions qui pourraient être efficaces : création d'un casier judiciaire automobile, inséré au verso du permis de conduire, retrait définitif de ce permis au quatrième accident. De plus, pour honorer ceux qui n'ont pas estropié leurs semblables, un insigne serait créé ; on le donnerait à tout automobiliste qui, conduisant depuis cinq ans au moins, n'a pas eu d'accidents. Voilà une trouvaille remarquable au point de vue psychologique. Beaucoup conduisent vite ou ne cèdent pas le passage à ceux qui ont la priorité par orgueil. L'appât d'un insigne, une décoration ! cette chose enviée par tout Français qui se respecte, rendrait plus prudents un certain nombre de conducteurs. On a proposé aussi ⁽²⁶⁾ de créer au bénéfice de l'automobiliste n'ayant pas eu d'accidents, une réduction progressive d'impôts : 20 % pour les deux premières années, 30 % pour la troisième, 40 % pour la quatrième et 50 % pour la cin-

(24) *Doc. Parl.*, 1931, Ch. des Députés. Annexe n° 5010. *Ses. ord.*, p. 807. Le retrait du permis pourrait être fait par le tribunal correctionnel (art. 8) et même par le juge de Simple Police (art. 9) pour un mois, trois mois, et définitivement à la troisième récidive.

(25) *Projet J. Cels*, n° 5249. Ch. des Députés. Annexe, 1931, p. 1029, *Ses. ordinaire*.

(26) Michel LOT, « Peut-on diminuer le nombre des accidents d'automobiles ? » *Argus*, 6 sept. 1931 (voir CHOUVY, *Thèse citée*, p. 155).

quième ⁽²⁷⁾ et au contraire une majoration en cas d'accident (40 % s'il y a des blessés et 50 % s'il y a des morts). Il est douteux que l'Etat consente une réduction d'impôts, la majoration pourrait être seule appliquée, mais il faudrait alors créer un casier judiciaire automobile ⁽²⁸⁾.

Du reste, quoique l'on fasse, il y aura toujours des gens ne respectant pas les règles de la circulation, et même si tout le monde apportait un peu plus de bonne volonté, en raison du nombre des véhicules, non seulement il y aura toujours des accidents, mais leur nombre ne peut que s'accroître. L'Etat ne peut empêcher qu'il y ait des victimes, mais il doit intervenir pour imposer la réparation du dommage. Sans doute une indemnité est un moyen de réparation bien faible en cas de blessure grave ou de mort : il y a trop de facteurs moraux qui entrent en jeu et ne sont pas monnayables. Une pension, même royale, à celui qui, estropié, est réduit à traîner une existence douloureuse, n'est pas grand'chose ⁽²⁹⁾. Cependant, « faute de mieux, l'argent sert dans la vie à panser bien des blessures, bien des souffrances » ⁽³⁰⁾.

(27) En vertu de la même idée, certaines assurances ont, à l'étranger, employé un système de ristourne à leurs clients qui n'ont jamais eu d'accidents.

(28) Le casier central automobile avait déjà été proposé en 1907 par M. Messimy (*Bulletin Soc. d'Etudes législatives*, 1907, p. 633). Sa création serait du reste très utile à de nombreux points de vue.

(29) « L'indemnité pécuniaire n'est qu'une valeur de réparation très imparfaite. » (*Revue trim. du Droit*, 1930, p. 216.)

(30) COLIN et CAPITANT, *Cours élémentaire de Droit civil*, t. II, p. 176.

SECTION II

RESPONSABILITE DE L'AUTOMOBILISTE EN CAS D'ACCIDENT

A) A L'ETRANGER : On a fait dans de nombreux pays des lois spéciales sur les accidents causés par les automobiles ; nous en trouvons :

1° *En Suède* : Loi du 8 juin 1906, modifiée par celle du 30 juin 1917 ⁽³¹⁾.

2° *En Autriche* : Loi du 9 août 1908 ⁽³²⁾.

3° *En Allemagne* : Loi du 3 mai 1909 ⁽³³⁾.

4° *En Norvège* : Loi du 21 juin 1912 ⁽³⁴⁾ modifiée le 20 février 1926 ⁽³⁵⁾.

5° *Au Danemark* : Loi du 25 avril 1913 ⁽³⁶⁾, complétée par celle du 20 mars 1918.

6° *En Finlande* : Loi du 29 avril 1925 ⁽³⁷⁾.

7° *En Suisse* : Loi du 15 mars 1932 ⁽³⁸⁾.

Toutes ces lois font peser sur le propriétaire de l'automobile, une présomption de responsabilité en cas d'accident causé par celui-ci, et, s'il veut se dégager en raison de la faute de la victime ou d'un cas fortuit, il a la charge de la preuve.

(31) *Annuaire de Législation étrangère*, 1917, p. 358.

(32) *Annuaire de Législation étrangère*, 1908, p. 226.

(33) *Annuaire de Législation étrangère*, 1909, p. 81.

(34) *Annuaire de Législation étrangère*, 1912, p. 386.

(35) *Annuaire de Législation étrangère*, 1926, p. 112.

(36) *Annuaire de Législation étrangère*, 1913, p. 473.

(37) *Annuaire de Législation étrangère*, 1925, p. 223.

(38) *Revue générale des Assurances terrestres*, 1932, p. 630.

B) EN FRANCE : 1° Nous avons eu quelques tentatives pour obtenir des lois du même genre : le 5 décembre 1906, proposition de MM. Besnard, Dauthie pour faire ajouter à l'article 1386 un paragraphe concernant les accidents d'automobiles ⁽³⁹⁾. En 1907, projet de la Société d'Etudes législatives (rapporteur M. Colin) ⁽⁴⁰⁾. Rien n'a été voté.

2° La Jurisprudence aidée par une partie de la doctrine a suppléé au législateur :

a) En cas de choc entre une automobile et un piéton, la Cour de Cassation applique l'article 1384 : « On est responsable des choses que l'on a sous sa garde. » ⁽⁴¹⁾. Sans doute il semble bizarre d'appliquer à l'automobile un article « édicté au temps des diligences et des coucous, mais aussi, dit M. le Procureur Général Matter en ses conclusions du 13 février 1930 ⁽⁴²⁾, au temps où l'on savait rédiger un texte non point seulement pour l'heure actuelle..., mais pour l'avenir. » La juris-

(39) *Bulletin Soc. d'Etudes législatives*, 1907, p. 318.

(40) *Bulletin Soc. d'Etudes législatives*, 1907, pp. 222 et 274.

(41) La Jurisprudence « a fait un sort particulièrement heureux à cette humble phrase qui, dans l'article 1384, a vécu 80 ans d'une vie ignorée » (RIPERT, *La règle morale dans les obligations civiles*, p. 192).

(42) Arrêt du 13 février 1930, toutes Chambres réunies. Rapporteur, M. le Conseiller Le Marc-Hadour; Ministère public, M. le Procureur Général Paul Matter; M. Lescouvé, Président. Un camion des Galeries Belfortaises avait blessé la mineure Lise Jeand'heur le 22 avril 1925. Voici les différentes étapes de cette affaire :

Trib. Civ. de Belfort, 7 juil. 1925, appliquant l'art. 1384 (d'après M. Turquey).

Cour d'appel de Besançon, 29 décembre 1925, appliquant l'art. 1382 (d'après M. Turquey).

Cass. Ch. civile, 21 février 1927, appliquant l'art. 1384 (*D. P.*, 1927, I, 97).

Cour d'appel de Lyon, 7 juil. 1927, appliquant l'art. 1382 (*D. H.*, 1927, p. 423).

Cass., toutes Chambres réunies, 13 fév. 1930, appliquant l'art. 1384 (*G. P.*, 1030, I, 393; *D. P.*, 1930, I, 57, note Ripert; *S.*, 1930, I, 121, note Esmein; *D. H.*, 1930, p. 128).

prudence, dans ses premiers arrêts en ce sens (29 juillet 1924, Ch. Civile, affaire Bessières (D. P. 1925-1. 5) et 21 février 1927, affaire Jeand'heur, Ch. Civ. D. P. 1927-1. 97, parlait de présomption de faute pour le gardien de la voiture. Le célèbre arrêt du 13 février 1930 dit en son dispositif : « Vu l'article 1384..., attendu que la présomption de responsabilité établie par cet article à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage à autrui ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable, qu'il ne suffit pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du fait dommageable est demeurée inconnue... »

La Doctrine qui avait déjà beaucoup discuté sur la responsabilité des automobilistes, a longuement dépêché et soupesé chaque phrase de cet arrêt. Voici : les deux principales conséquences qu'elle a admises et que la jurisprudence applique : 1° L'automobiliste est présumé responsable de l'accident même s'il prouve n'avoir commis aucune faute et avoir eu toute la vigilance nécessaire ou si la cause reste inconnue. La victime n'a donc plus à démontrer la faute du conducteur.

2° La présomption de responsabilité pesant sur l'automobiliste peut être écartée s'il y a cas fortuit, force majeure, faute de la victime ou faute d'un tiers, mais c'est l'automobiliste qui doit en rapporter la preuve.

Nous nous demandons ce qu'entend la justice par cas fortuit ou force majeure, car elle considère comme des fautes de l'automobiliste : 1° l'éclatement d'un pneu « qui aurait dû être prévu par un conduc-

teur adroit ». Chambéry, 26 août 1926 (C. P. 1927, 1-171), Paris, 18 mai 1930 (G. P. 1930, 2-674) Cas. Civ., 14 mai 1930 (G. P. 1930, 2-198), même si l'éclatement est causé par un morceau de fer (Angers, 29 juin 1926 (D. H. 1926, p. 538).

2° Un vice même invisible ou interne de la chose : par exemple une paille du métal causant la rupture de la lame du ressort de direction. Paris, 8 juin 1929 (G. P., 1929-2-386) ; Paris, 13 juin 1931 (G. P., 1931-2-11) ; Cas. Récq., 2 mai 1933 (D. H., 1933, p. 238) ; ou la rupture du moyeu d'une roue, Cour de Riom, 19 nov. 1924 (D. P., 1925-2-41).

3° Le dérapage « qui peut être évité par tout automobiliste habile et prudent », Paris, 15 juillet 1931 (D. H., 1931, p. 528), Trib. Seine, 30 nov. 1931 (D. H., 1932, p. 63), même sur la neige, Trib. civ. de Ruffec, 7 juillet 1926 (D. H., 1926, p. 527), sur une route particulièrement glissante, Douai, 14 juin 1927 (Rec., Douai, 1927, p. 326), ou sur le verglas, Cour de Lyon, 13 juillet 1933 ⁽⁴³⁾.

4° Le jet d'une pierre chassée par les roues, Cas. Req. 24 nov. 1930 (G. P., 1930-2-953), d'un pavé, Trib. Civil, Agen, 30 juillet 1932 (G. P., 1932-2-863), ou d'un os, Besançon, 4 mars 1926 (G. P., 1926-1-749) ⁽⁴⁴⁾.

5° L'éblouissement par un phare : Arras, 16 avril 1930 (D. H., 1930, p. 374), Req. 10 mai 1932 (D. H., 1932, p. 330).

6° L'état de la route qui, trop encaissée, masquait

(43) *Recueil juridique de l'Automobile*, nov. 1933, p. 663.

(44) Voir à ce sujet les protestations de Bernard AUGER (*Recueil juridique de l'Automobile*, août-septembre 1933, p. 445).

la vue : Req. 1^{er} mai 1930 (G. P., 1930-2-5), ou son mauvais état qui était pourtant « la cause probable de l'accident » : Req. 2 mars 1927 (D. P., 1927-1-121), note I, Mazeaud.

7° N'exonèrent pas le conducteur, même l'action des éléments tels que la tempête : Alençon, 6 nov. 1929 (D. H., 1930, p. 79), le vent soufflant au point d'éteindre les phares : Douai, 1^{er} mars 1922 (Rec., Douai, 1922, p. 169), ou le gel qui transformant sans doute en glace l'eau des phares à acétylène avait provoqué leur extinction : Dijon, 15 novembre 1923 (D. H., 1924, p. 153).

On peut, croyons-nous, dire qu'il n'y a plus de cas fortuit pour les accidents d'automobile ⁽⁴⁵⁾, et si, par extraordinaire, un tribunal en admet un, « il doit préciser lequel afin de permettre à la Cour de Cassation d'exercer son contrôle » : Cas. Ch. civile, 2 mai 1930 (G. P., 1930-2-566).

La jurisprudence ne paraît pas vouloir admettre beaucoup plus facilement la faute du tiers qui n'exonère l'automobiliste que si elle est « imprévue et irrésistible » : Cour d'Orléans, 21 mai 1924 (D. P., 1925-2-28), note Roger ; Cas. Ch. civ., 6 juin 1923 (D. P., 1924-1-206,) et Req. 2 mars 1927 (D. P., 1927-1-121). Ainsi l'automobiliste aveuglé par les phares d'une voiture venant en sens inverse a le devoir de s'arrêter, en ne le faisant pas il commet une faute :

(45) « La jurisprudence en matière d'accident d'automobile a interprété de telle façon la restriction qu'elle a apportée au principe de responsabilité que pratiquement elle a supprimé le cas fortuit » (GIRBOUILLE, La jurisprudence relative à l'application de l'article 1384 aux accidents d'automobile. *Thèse*, Paris, 1931, p. 55.)

Trib. civ. Arras, 16 avril 1930 (D. H., 1930, p. 374); Req. 10 mai 1932 (G. P., 1932-2-220); Nancy, 27 juillet 1933 (G. P., 1933-2-586). Un arrêt nous dit « qu'il y a lieu de se montrer très réservé lorsqu'il s'agit d'imputer à un tiers resté inconnu des fautes qui ont pour but de rejeter sur lui une responsabilité en dégageant celle des personnes qui ont participé matériellement à l'accident : Req. 1^{er} mai 1930 (G. P., 1930-2-6).

La faute de la victime n'est pas toujours non plus une excuse suffisante ; « l'hésitation du piéton » (qui peut du reste être affolé par l'arrivée de la voiture contre lui) n'exonère pas le conducteur : Cas. Ch. crim., 26 avril 1928 (G. P., 1928-2-111); Colmar, 6 fév. 1930 (Rev. Alsace-Lorraine, 1930, p. 525). Il y a là un rapport avec la théorie anglaise de « l'Agony of collision » où un faux pas fait dans cet instant critique n'est pas une faute ⁽⁴⁶⁾.

Enfin voici un arrêt très caractéristique : « L'imprudence d'un piéton ne saurait indistinctement dégager l'automobiliste de toute responsabilité, indépendamment des arrêtés de Police réglementant la circulation : un chauffeur ne saurait, en se bornant à invoquer leur observation, se désintéresser de la sécurité du passant, fût-il imprudent ou distrait. Ce chauffeur est tenu de faire tout ce qui dépend de lui, au prix d'un modeste effort et d'une attention d'autant plus grande qu'il est en possession d'un instrument dangereux » : Lyon, 14 nov. 1928 (Mon. Jud., Lyon, 14 mai 1929). Pour

(46) Marguerite HALLER, Influence de la faute de la victime sur son droit à réparation. *Thèse*, Paris, 1926, pp. 95 et 97, note 4.

que la présomption de responsabilité qui pèse sur l'automobiliste soit écartée il faut que l'accident provienne « exclusivement de la faute de la victime » : Req. 8 déc. 1930 (D. H. 1931, p. 36); Cas. Ch. civ., 20 octobre 1931 (D. H. 1931, p. 538); Paris, 4 avril 1932 (G. P. 1932-1-940); Req. 3 mai 1932 (G. P. 1932-2-126). Et s'il blesse un enfant, l'automobiliste qui doit prévoir la turbulence caractéristique de cet âge, n'est pas dégagé par l'imprudence folle de la petite victime : Grenoble, 17 nov. 1905 (D. P. 1905-2-479); Trib. civil de Cosne, 13 janv. 1931 (G. P. 1931-1-482); Trib. Seine, 22 juillet 1933, car en voyant des groupes d'enfants il doit redoubler de précautions. De même si c'est un « fou gesticulant » ⁽⁴⁷⁾. Tout au plus verra-t-il réduire sa responsabilité (C. de Poitiers, 17 fév. 1931 (G. P. 1931-1-482) ⁽⁴⁸⁾).

b) Mais si l'on applique l'article 1384 dans le cas de choc entre une automobile et un piéton, que faire si deux véhicules se heurtent ? On a été jusqu'à se servir de l'article 407 du Code de commerce (Montpellier, 26 mars 1930, D. H. 1930, p. 405) qui prévoit l'abordage en droit maritime, ce qui montre que « les tribunaux ne savent plus à quel code se vouer » ⁽⁴⁹⁾. Pour certains auteurs (H. et L. Mazeaud), en l'absence de preuves, chaque gardien devrait réparer le préjudice causé à l'autre. Ce serait, croyons-nous, le système le plus équitable. Il a été admis par le tribunal de Saint-Brieux (17 déc. 1930, D. H. 1931, p. 141)

(47) Marguerite HALLER, Influence de la faute de la victime sur son droit à réparation. *Thèse*, Paris, 1926, pp. 95 et 97, note 4.

(48) Voir Annet BADEL, Les accidents dont sont victimes les enfants. *Le Sud*, 28 février 1933.

(49) LE BONHEUR, La responsabilité civile en cas de collision de véhicules. *Thèse*, Paris, 1931, p. 109.

et la Cour de Besançon (10 mai 1933, G. P. 1933-2-588). La jurisprudence considère en général, en l'absence de preuves, que les présomptions de responsabilités se neutralisent s'il y a le moindre dégât de part et d'autre et quels que soient les véhicules qui se heurtent, même s'ils sont très différents en force et en poids ⁽⁵⁰⁾ : par exemple automobile contre bicyclette : Dijon, 25 mars 1931 (D. P. 1931-2-129); Nantes, 21 janvier 1931 (Rec. Nantes, 1931, p. 12), ce qui est très discutable car les dommages subis par l'automobiliste sont toujours minimes, alors que le bicycliste risque d'être très gravement blessé : il est regrettable de ne rien faire pour lui. Aussi certains jugements et arrêts admettent-ils que la présomption de responsabilité de l'article 1384 doit jouer contre l'automobiliste seul : Caen, 12 février 1930 (Rec. Rouen et Caen, 1931-2-155); Pau, 9 fév. 1931 (S., 1931-2-113); Cas. Ch. civ., 18 nov. 1930 (D. H. 1931, p. 19); Req. 20 juin 1932 (G. P. 1932-2-638). De nombreux auteurs sont partisans de ce système ⁽⁵¹⁾.

(50) Cependant une voiture d'enfant est assimilable aux piétons. Arras, 16 avril 1930 (G. T., 1930, 2, 86); Lyon, 29 juillet 1931 (G. P., 6 décembre 1933); Nancy, 27 juillet 1933 (G. P., 1933, 2, 586); Cass., Ch. crim., 30 décembre 1931 (G. P., 1932, 1, 239); mais, d'après cet arrêt, il n'en est pas de même pour une poussette à bras. Une brouette n'est pas considérée comme un véhicule par les Cours de Nancy, 27 juillet 1933 et de Lyon, 29 juillet 1931. Cet arrêt fut cassé pour une autre raison et la Cour de Cassation semble implicitement admettre le contraire. Cass., Ch. civ., 13 novembre 1933 (G. P., 6 décembre 1933); id. Corbeil 1^{er} mars 1932 (D. H., 1932, p. 294). Pour Nancy (27 juillet 1933) une voiture d'infirme n'est pas soumise au Code de la route. On voit donc des jugements et arrêts dans tous les sens. La situation semble plutôt confuse.

(51) En justice et en équité, il ne convient pas de traiter à égalité le risque créé par l'utilisation d'une bicyclette avec celui qui résulte de la mise en circulation d'un camion automobile et d'un autobus... et il serait assez dérisoire, cette bicyclette étant entrée en collision avec

Enfin le dernier arrêt de la Cour de Cassation visant ce cas spécial (Ch. civ., 20 mars 1933) ⁽⁵²⁾ nous dit que la présomption de responsabilité édictée par l'art. 1384 ne saurait être appliquée du fait que les deux gardiens se sont réciproquement causé des dommages. Dès lors doit être cassé l'arrêt prétendant que les présomptions se neutralisent. La Cour n'indique malheureusement pas les conséquences de cette opinion, elle semble revenir au système de la faute. Si la jurisprudence n'est pas fixée sur ce point elle l'est dans le cas où « un seul des véhicules a subi le dommage, ou s'il est prouvé que l'un a heurté l'autre le premier.

La Cour de Cassation a admis que la présomption pèse sur l'auteur du dommage ou de la collision ⁽⁵³⁾, en ce sens : Cas. Ch. civ., 24 juin 1930 (D. H., 1930, p. 425), et cela quelle que soit la nature des véhicules. C'est ainsi qu'a été condamné en vertu de l'art. 1384 un automobiliste qui avait heurté l'arrière d'une voiture hippomobile : Req. 1^{er} mai 1930 (D. P. 1930-1-137, note Savetier), et inversement le propriétaire d'un camion à chevaux dont la flèche avait tué un automobiliste venant en sens contraire, a été condamné en raison de la présomption de l'art. 1384 : Ch. civ., 24 juillet 1930 (G. P., 1930-2-298).

c) En matière de transport à titre onéreux, on considère que « l'exécution du contrat de transport comporte pour le transporteur l'obligation de conduire le

cet autobus, de prétendre que les deux présomptions de responsabilité vont s'annuler (JOSSEMERAND, *D. P.*, 1931, 2, 132). De même, ESMEIN (*S.*, 1931, 1, 122) nous parle à ce sujet des inégalités de dangers.

(52) Cass., ch. civ., 20 mars 1933 (*D. H.*, 1933, p. 265; *D. P.*, 1933, cahier 30, pp. 1-59, n. Savetier).

(53) COLIN et CAPITANT, *Cours élémentaire de Droit civil*, t. II, p. 212.

voyageur sain et sauf à destination » ⁽⁵⁴⁾. Le principe admis depuis 1911 pour les voitures et chemins de fer (Civ., 21 nov. 1911, D. P. 1913-1-249; *id.* 27 janvier et 21 avril 1913, D. P. 1913-1-249) a été appliqué aux voyages en automobile depuis un arrêt de la Chambre des Requêtes du 23 mars 1925 (G. P. 1925-1-685). Donc, en cas d'accident, il suffit à la victime de prouver qu'il a eu lieu pendant le transport pour obtenir des dommages-intérêts en vertu des articles 1147 ⁽⁵⁵⁾ et 1784 ⁽⁵⁶⁾. Le voiturier (ou l'automobiliste), pour s'exonérer, doit rapporter la preuve de la faute de la victime ⁽⁵⁷⁾ ou d'un tiers, ou encore invoquer un cas de force majeure : Req., 12 avril 1918 et 19 février 1919 (D. P., 1919-1-445).

d) Le transporté à titre gratuit victime d'un accident est moins favorisé par la jurisprudence : il doit prouver la faute du conducteur dans les termes de l'article 1382 ⁽⁵⁸⁾ : Douai, 30 nov. 1925 (D. P., 1926-2-125, note Joseph Ricol); Cas. Ch. civile, 27 mars 1928 (D. P., 1928-1-144, note Ripert); Cas. Ch. civ., 3 et 4 janvier 1933 (D. H., 1933, p. 113). Et encore jusqu'à ces derniers temps, fallait-il que la faute soit lourde : Pau, 5 juin 1925 (D. H., 1925, p. 617); Dijon, 9 oct.

(54) COLIN et CAPITANT, *Cours élémentaire de Droit civil*, t. II, p. 651.

(55) Cass., ch. civ., 24 juillet 1930 et 1^{er} août 1930 (S., 1931, I, 15).

(56) « Bien que l'article 1784 parle du transport des choses, il est également applicable au transport des personnes. » (BAUDRY-LACANTINERIE et BARDE, *Traité théorique et pratique du Droit civil*, Des obligations, t. III, 2^e partie, p. 1093.)

(57) Le transporteur est responsable quand un voyageur, se croyant en danger, saute d'un car automobile et se blesse. Rabat, 19 janvier 1929 (*Revue trimestrielle du Droit*, 1930, p. 1172).

(58) Voir LALOU, Contrat comportant pour l'une des parties l'obligation de rendre le contractant sain et sauf (Ch. D. H., 1931, p. 37).

1928 (G. P., 1928-2-885) ⁽⁵⁹⁾. Ainsi de simples hypothèses : rupture d'un organe essentiel, éclatement d'un pneu, ne sauraient constituer des preuves de la faute du conducteur : Dijon, 9 oct. 1928 (D. H., 1928, p. 246). La jurisprudence se montre cependant de plus en plus difficile pour exonérer l'automobiliste. Sont considérés comme des fautes : le fait d'aller trop vite sur une route en mauvais état : Dijon, 30 juil. 1929 (D. H., 1929, p. 483) ; l'allure excessive à la traversée d'une voie ferrée par temps de pluie : C. Paris, 16 juin 1932 (G. T., 1932-2-152), ou à une bifurcation dangereuse : Cas. Ch. civ., 21 mars 1933 (D. H., 1933, p. 301), le dérapage : Paris, 25 juil. 1931 (S., 1932-2-101). Enfin, l'immunité ne saurait être accordée à l'automobiliste qui fait monter dans sa voiture un enfant de huit ans sans l'autorisation de ses parents : Rennes, 13 juin 1929 (D. H., 1929, p. 518). La jurisprudence semble donc se montrer de plus en plus sévère envers le transporteur à titre gracieux ⁽⁶⁰⁾ et, chose plus grave, elle estime très facilement qu'un transport est fait à titre onéreux, sans doute pour faciliter la réparation de l'accident ⁽⁶¹⁾. Il faut examiner

(59) On admet aujourd'hui la responsabilité en cas de faute légère. Paris, 29 juillet 1931 (S., 1932, 2, 101) et les arrêts cités plus loin, tout en ne le disant pas formellement, appliquent cette jurisprudence.

(60) C'est assez discutable au point de vue moral. Il faut distinguer l'activité altruiste de l'activité égoïste, on doit favoriser la première sinon elle disparaîtrait... Quand un individu agit dans un but désintéressé, sa responsabilité doit être atténuée. (G. MORIN, *Cours spécial de Doctorat*, 1931-1932). Il y a même eu une proposition de loi déposée le 28 mai 1925 par MM. Poitou-Duplessy, Laroche-Joubert, tendant à interdire l'action en responsabilité lorsque le dommage a été causé à l'occasion d'un service rendu gracieusement à la victime (Ch. des Députés, *Doc. Parl.*, 1925, annexes, n° 1655, p. 736).

(61) Voir aussi à ce sujet : MOREAU, La responsabilité civile du voiturier de complaisance. *Thèse*, Rennes, 1928, p. 16, et BARAUD, L'assurance des personnes transportées à titre gratuit. *Thèse*, Paris, 1933, pp. 16 et suiv.

« le mobile auquel obéit l'automobiliste », dit M. Joësserand, « si ce mobile est pur de tout alliage... complètement désintéressé... » il y a transport bénévole ⁽⁶²⁾; c'est ainsi qu'il n'y a pas titre gratuit quand un constructeur d'automobiles fait transporter, sans rémunération, dans sa voiture un journaliste qui lui fera de la réclame « quand l'occasion s'en présentera » : Paris, 10 janv. 1927 (G. T., 1927-2-185). De même, lorsqu'un client, pour un repas à servir à son domicile se charge de transporter personnellement les employés et le matériel du restaurateur : Grenoble, 27 octobre 1925 (D. H., 1925, p. 677). Le garagiste qui transporte un client jusqu'au garage où se trouve une auto qu'il désire lui vendre, n'est pas non plus un transporteur bénévole : Grenoble, 2 mai 1932 (D. H., 1932, p. 355). Enfin le voyage d'une personne dans la voiture d'une autre lorsqu'il a pour but une affaire commune caractérisée par l'échange de services... est l'exécution d'un contrat à titre onéreux : Montpellier, 12 février 1933 (D. H., 2 mars 1933, sommaires p. 8). Cette jurisprudence risque d'avoir des résultats souvent regrettables. En effet, quand le voyage est considéré comme étant à titre onéreux, l'automobiliste est condamné si l'accident s'est produit pendant le transport : donc avantage pour la victime qui n'a pas à prouver la faute du conducteur. En revanche, beaucoup d'automobilistes n'étant pas transporteurs par profession sont assurés seulement pour les accidents causés aux tiers voyageant à titre gratuit : ils

(62) JOËSSERAND, *D. H.*, 1926, Ch., p. 21.

seront alors obligés de payer eux-mêmes alors qu'ils croyaient être protégés par une assurance ⁽⁶³⁾.

e) Le transporté clandestin victime d'un accident n'est pas considéré comme très intéressant par la Justice, elle ne lui accorde aucune indemnité : Cas. Ch. Crim., 18 juillet 1929 (D. H., 1929, p. 493).

3° La Cour de Cassation, dans ses arrêts, en particulier dans celui du 13 février 1933, dit : « L'article 1384 rattache la responsabilité à la garde de la chose ». Qu'entend-elle par là ? Quel est celui qui devra payer en définitive ? En principe le propriétaire est réputé avoir la garde de la chose ⁽⁶⁴⁾. Pour certains auteurs ⁽⁶⁵⁾, le gardien de la chose est celui qui en tire un profit économique. Pour M. Besson ⁽⁶⁶⁾ : « Pour découvrir le gardien il faut... rechercher celui qui a sur la chose le pouvoir juridique, l'autorité et le droit de commandement, parce que c'est lui qui a l'obligation de garde, même, si en fait, la chose est sous la surveillance d'un tiers ». D'après M. Girbouille ⁽⁶⁷⁾ : « Le droit distingue le gardien matériel, celui qui a matériellement, corporellement la détention de l'objet, et le gardien juridique, celui qui peut en disposer et donner des instructions pour sa conduite et sa surveillance... exercer sur elle un dominium, un « jus utendi et abutendi ». Lorsque le propriétaire conduit lui-même sa voiture

(63) Certaines polices assurent maintenant pour les personnes transportées, moyennant un avantage indirect.

(64) Req., 12 janvier 1927 (D. P., 1927, I, 145, note Savetier); id., Cass., ch. civ., 12 décembre 1933 (G. T., 7 février 1934).

(65) SAVETIER, D. P., 1920, I, 169. DÉMOGUE, *Traité des obligations en général*, t. IV, n° 1128.

(66) A. BESSON, D. H., 1930, p. 33.

(67) GIRBOUILLE, La jurisprudence relative à l'application de l'article 1384 aux automobilistes. *Thèse*, Paris, 1932, p. 35.

il réunit sur sa tête la garde matérielle et juridique : c'est donc lui qui sera condamné civilement s'il cause un accident. Si c'est un chauffeur à son service, le propriétaire sera responsable ⁽⁶⁸⁾ : c'est le cas de l'affaire Jean d'heur, où la Société des Galeries Belfor-taises est en définitive condamnée civilement

Le commettant est même responsable de ses préposés lorsque les dommages résultent de l'abus de fonction ⁽⁶⁹⁾. Il a été jugé que « le propriétaire est responsable civilement de l'accident causé par son chauffeur au cours d'une promenade d'agrément qu'avait faite celui-ci au lieu de rentrer la voiture au garage, ainsi qu'il en avait reçu l'ordre » : Cas. Ch. Crim., 11 juillet 1931 (D. H., 1931, p. 493). De même Cas. Ch. Crim., 10 mars 1933 et 8 avril 1933 (Rec. jurid. de l'automobile, n° 11, p. 655), et Req., 3 avril 1933 (G. T. 1933-1-31). On a même été très loin dans cette idée d'abus de fonction puisque le propriétaire est responsable d'un ouvrier qui est venu chez lui réparer son véhicule et l'a sorti, après remise en état, malgré la défense formelle du dit propriétaire : Toulouse, 6 mars 1930 (D. P., 1930-2-97). Mais si la voiture était au moment de l'accident conduite par un tiers, qui sera responsable ? Si c'est celui qui possède l'automobile, la victime a plus de chances de toucher une

(68) Les ordres du Maître peuvent être vagues, il n'a pas besoin d'avoir « des connaissances lui permettant de contrôler la partie technique de l'exécution ». Dijon, 20 juillet 1927 (D. P., 1928, 2, 13).

(69) Un arrêt de la Chambre criminelle du 12 décembre 1903 (S., 1906, I, 150) disait déjà à propos des accidents d'automobiles : « les maîtres ou commettants sont responsables des dommages causés par leurs domestiques, même s'ils résultent de l'abus de leur fonction ». La jurisprudence n'a pas varié d'opinion : un des arrêts les plus récents en ce sens est celui de la Chambre criminelle du 10 mars 1933 (D. H., 1933, p. 238).

indemnité car il est peut-être assuré, alors que le conducteur occasionnel ne l'est certainement pas, c'est pourquoi, jusqu'à preuve contraire, la jurisprudence considère celui qui conduit une automobile comme le préposé du propriétaire ⁽⁶⁹⁾. Il en est ainsi lorsque sur l'ordre de son patron le chauffeur cède le volant à un ami : Req., 15 juillet 1930 (D. H., 1930, p. 458). Une rétribution n'est pas indispensable (Seine, 17 nov. 1932 ; D. H., 1933, p. 13), il suffit de pouvoir donner des ordres (Amiens, 20 mars 1930 ; D. H., 1930, p. 371, Cour d'Alexandrie (24 déc. 1925 ; S., 1927-4-8) ou imposer un itinéraire (Req., 1^{er} mai 1930 ; G. P., 1930-2-5). La jurisprudence estime que le propriétaire n'a pas besoin de se trouver dans la voiture pour être considéré comme le commettant du conducteur. Le fait de confier sa voiture à un ami pour un usage et un temps déterminés forme un lien suffisant de dépendance constitutif de contrat de mandat (Trib. Civil de Saintes, 19 juillet 1930 ; S. 1931-2-28). Voici d'autres cas où le propriétaire a été jugé responsable : il a prêté son automobile à son beau-frère en lui donnant des instructions pour la conduire en un lieu déterminé (Cas. Ch. crim., 14 déc. 1928 ; D. H., 1928, p. 37) ; il a chargé son fils majeur de transporter des amis dans un lieu en prescrivant l'itinéraire (Paris, 14 mars 1930 ; D. P., 1930-2-115) ; il a confié à son frère la conduite de sa voiture pour un transport qui l'intéressait lui-même (Paris, 22 mars 1932 ; D. H., 1932,

(69 bis) La jurisprudence a cherché un moyen d'engager la responsabilité du propriétaire d'une automobile conduite par un ami. (BESSON, *D. H., Chr.*, p. 23.)

p. 305). Et (bien que la femme d'après le Code Civil doive obéissance à son mari) quand, propriétaire d'une automobile, elle lui en délègue d'une façon permanente la conduite, elle continue à assurer la garde du véhicule selon l'article 1384 (Req., 16 déc. 1929; D. H., 1930, p. 83). Et mieux encore, en cas d'union libre, le concubin est responsable civilement de l'accident causé par sa maîtresse lorsque celle-ci, pour les besoins du ménage, utilisait de façon permanente l'automobile de son amant avec l'autorisation de celui-ci (Cas. Ch. Crim., 6 mars 1931; G. P., 1931-1-537).

On en arrive à se demander si une automobile peut être conduite par une personne qui ne soit pas le préposé du propriétaire et si celui-ci peut échapper à la condamnation civile résultant des dommages causés par sa voiture. En voici pourtant quelques exemples :

a) La voiture a été volée : on ne considère tout de même pas le voleur comme le préposé du propriétaire, celui-ci a cependant été parfois condamné civilement en raison de la faute commise en laissant son automobile sans garde dans la rue (Seine, 25 mars 1925; G. P., 1925-2-81. Alger, 19 fév. 1930; G. P., 1931-2-780). Certains auteurs soutiennent également cette idée de faute ⁽⁷⁰⁾. Mais la jurisprudence actuelle (sauf celle des tribunaux administratifs) ⁽⁷¹⁾ est en sens con-

(70) H. MAZEAUD, La faute dans la garde. *Revue trimestrielle du Droit*, 1925, p. 840; DÉMOGUE, Obligations et contrats spéciaux, *Revue trimestrielle du Droit*, 1932, p. 149.

(71) Le Conseil d'Etat juge le propriétaire responsable s'il n'établit pas avoir pris toutes les précautions contre le vol. Conseil d'Etat, 6 mai 1932 (G. P., 1932, 2, 179).

traire : Nancy, 10 juillet 1931, et la note anonyme de la *Gazette du Palais* (G. P., 1931-2-780).

b) L'automobile a été louée : alors « ce n'est pas le propriétaire qui est le gardien mais bien le locataire » ⁽⁷²⁾. Cependant, si elle était louée avec un chauffeur qui la conduit, le propriétaire reste responsable : Cas. Ch. Civ., 7 nov. 1910 (S., 1911-1-87) ; Cas. Ch. Civ., 3 déc. 1928 (G. P., 1929-1-175). Il n'y a pas de contrat de louage si le gérant d'un garage met à la disposition d'un chauffeur une voiture et partage la recette avec lui, il est alors le commettant de ce conducteur et en est civilement responsable : Cas. Ch. Crim., 23 janvier 1931 (D. H., p. 148) ; Lyon, 18 déc. 1931 (D. H., 1932, p. 182).

c) La voiture a été confiée à un ami qui la conduit où bon lui semble : Trib. Seine, 23 juillet 1928 (G. P., 1928-2-446). Une femme séparée de biens n'a pas sous sa garde l'automobile qu'elle a prêtée à son mari si elle n'est pas dans l'auto : Trib. Seine, 21 janvier 1928 (G. P., 1928-2-448).

Le propriétaire est au contraire responsable de sa voiture prêtée « pour un usage et un temps déterminés », en l'espèce pendant les vacances : Trib. Civil de Saintes, 19 juil. 1930 (S., 1931-2-28) ⁽⁷³⁾, ou si l'itinéraire du voyage était fixé à l'avance (voir à ce

(72) JOSSERAND, *Cours de Droit positif français*, t. II, p. 264. De même, SAVETIER, note sous un arrêt de la Chambre des Requêtes iD. P., 1927, I, 145).

(73) Ce jugement, dit la note anonyme du *Sirey*, est intéressant parce qu'il constitue une manifestation très nette, sinon très heureuse, de la tendance de la jurisprudence à faire supporter en toute hypothèse aux Compagnies d'assurances la responsabilité des accidents.

sujet page 30), et si une voiture et son conducteur sont mis pour un long voyage à la disposition d'un transporté (bien que le chauffeur soit nourri et logé par ce transporté), le propriétaire qui continue à payer le dit chauffeur en est civilement responsable : Paris, 10 janvier 1927 (G. T., 1927-2-185). Celui qui a prêté sa voiture peut être aussi condamné à la réparation des dommages causés par celle-ci parce qu'il a fait une faute grave en la confiant à une personne incapable, par exemple « à son fils qu'il savait ne mériter aucune confiance », parce que trop impulsif. Req., 19 juillet 1926 (S., 1926-1-319) ou en autorisant son préposé à se servir de l'automobile qui a causé l'accident. Cour de Pau, 19 février 1931 (S., 1931-2-113) ⁽⁷⁴⁾. Mais « il en est autrement lorsque le préposé a été envisagé par la victime de l'acte dommageable comme agissant, non pour le compte de son commettant, mais pour son compte personnel ». Cas. Ch. Civile, 11 juin 1928 (D. H., 1928, p. 414).

d) Si un propriétaire met sa voiture à la disposition d'un professeur qui donne des leçons de conduite à un préposé (du propriétaire), le professeur est responsable civilement car le lien de droit de l'article 1384 ne subsiste pas en ce cas, même si le maître retire du profit de l'instruction automobile de son domestique Cour de Rennes, 12 février 1925 (G. P., 1925-1-

(74) A ce sujet, l'arrêt nous dit : « La fixation du droit de garde sur la tête du commettant présente un intérêt social... S'il était loisible à un préposant de se décharger sur un préposé souvent insolvable des obligations de garde, il rendrait illusoire le recours des accidentés, et un tel procédé pourrait, en se généralisant, permettre d'éluder les responsabilités encourues. » Cet arrêt montre bien que l'idée de trouver un responsable solvable dirige la jurisprudence.

490), et, durant les leçons le moniteur est responsable « si l'élève n'a pas fait de faute personnelle en résistant à ses instructions » : Trib. de Paix, Versailles, 30 novembre (D. H., 1929, p. 31); Paris, 2 juillet 1932 (G. T., 2-265); Cassation Chambre Crim., 25 nov. 1922 (G. T., 1922-2-265); Dijon, 6 avril 1932 (D. H., 1932, p. 354). Si l'accident se produit pendant l'examen pour l'obtention du permis de conduire, ce n'est pas le propriétaire de la voiture qui est responsable mais le candidat : Trib. de la Seine, 14 nov. 1933 (Sud, 15 nov. 1933).

Nous voyons par ces exemples les efforts faits par la jurisprudence pour faciliter à la victime la réparation du dommage. L'automobiliste qui a culbuté un piéton (c'est le cas le plus fréquent), a blessé, soit une personne qu'il transportait à titre onéreux, soit les occupants d'une autre voiture sans avoir lui-même de dégâts, est désormais présumé responsable. S'il veut se dégager de cette présomption il peut invoquer le cas fortuit, la faute de la victime ou d'un tiers, mais il a alors le fardeau de la preuve, et nous avons vu que ces excuses ne sont jamais admises par les Tribunaux.

Le propriétaire de la voiture étant en général plus solvable que celui qui la conduit, ou étant assuré, est par incidence condamné civilement en définitive, puisque nous avons vu dans de nombreux arrêts que tout le monde, ou presque, est considéré comme son préposé et, s'il y a un cas (celui de prêt de l'automobile par exemple) où le propriétaire n'est pas le commettant du conducteur, la jurisprudence s'efforce, par des

exceptions (durée ou itinéraire fixés à l'avance) de revenir à la règle générale ⁽⁷⁵⁾.

SECTION 3 : INSOLVABILITE DE TROP D'AUTOMOBILISTES.

Il ne servira à rien de condamner un automobiliste à de forts dommages-intérêts si ses moyens personnels ne lui permettent pas de les payer ⁽⁷⁶⁾ et il y a actuellement beaucoup d'insolvables. Si, autrefois, avoir une voiture à chevaux était un signe de richesse, il n'en est pas de même de l'automobile. Celle-ci « s'est démocratisée », nous dit M. Martin ⁽⁷⁷⁾. M. H. Bourges va plus loin, pour lui « elle se paupérise » ⁽⁷⁸⁾. C'est sans nul doute un progrès social, mais les possesseurs d'une vieille voiture d'occasion, ou d'une petite automobile économique, peuvent causer de graves accidents qu'ils sont hors d'état de réparer pécuniairement parce que leurs ressources sont limitées, parce qu'ils ne sont pas toujours assurés ou le sont pour des sommes trop faibles. Voici un cas bizarre signalé par

(75) La jurisprudence est cependant allée parfois un peu loin, justement parce qu'elle a voulu le plus souvent possible frapper une personne solvable, le propriétaire de l'automobile par exemple; elle a été ainsi conduite à étendre abusivement la notion de préposé. » (H. MAZEAUD, *Revue trimestrielle du Droit*, 1925, p. 840.)

(76) « Il est inutile de déclarer quelqu'un responsable, de le condamner à payer des sommes considérables, si l'on ne prend pas en même temps les mesures propres à le mettre en état de payer ce qu'il pourrait devoir. » (J. BOURGKNECHT, La responsabilité de l'automobiliste dans la loi fédérale du 10 février 1926. *Thèse, Fribourg*, 1927, p. 133.)

(77) MARTIN, La responsabilité en matière d'accident d'automobile. *Thèse, Paris*, 1926.

(78) Henry BOURGES, L'assurance obligatoire contre les accidents d'automobile. *Revue politique des idées et des institutions*, p. 827.

P. Veber (*Candide*, 15 sept. 1932) : « L'auto a conquis les romanichels, ces errants ont acquis des voitures invraisemblables qui remplacent le vieux cheval étique et pelé ; ces conducteurs d'occasion n'ont pas toujours leur permis de conduire et en tout cas ils ne sont pas assurés. S'il survient un accident par leur faute la victime peut dire adieu à tout espoir de se voir rembourser les frais de réparation. »

Et n'oublions pas les gens qui achètent une automobile à crédit et ne la payent pas, ils ne verseront vraisemblablement pas davantage les sommes qu'ils pourraient être condamnés à payer en cas d'accident. Or, les fabricants d'autos, pour maintenir l'écoulement de leur fabrication en série, vendent actuellement beaucoup à crédit.

Parfois, étant donné le nombre de blessés ou de morts, une fortune même assez élevée peut être insuffisante pour réparer les dommages, et l'on verra l'auteur de l'accident ruiné avant que les victimes aient touché leur indemnité. Voici, au hasard, deux exemples d'accidents graves. Sur la route de Clermont-Ferrand à Riom une automobile se jette dans le cortège d'une noce : 20 blessés ⁽⁷⁹⁾. A Saint-Cyr-l'Ecole, par suite de l'éclatement d'un pneu, une voiture dérape sur une colonne de soldats : 18 blessés, dont 5 grièvement ⁽⁷⁹⁾.

Voici quelques chiffres de condamnations civiles : 300.000 frs, Trib. Seine-et-Marne, 22 mai 1930 ⁽⁸⁰⁾ 350.000 frs, Cour d'Appel de Paris, 28 juin 1929 ⁽⁸⁰⁾

(79) P. DEGRULLY, *La route meurtrière*, p. 21.

(80) SCHERER, *Thèse citée*, p. 15.

400.000 frs, Trib. de Moulins, 1^{er} février 1931 ⁽⁸⁰⁾
500.000 frs, Trib. de la Seine, 26 février 1926 ⁽⁸⁰⁾
650.000 frs, Trib. de Versailles, 19 juillet 1928 ⁽⁸⁰⁾
500.000 frs, Trib. de Nice (*Argus*, 15 mars 1925) ⁽⁸¹⁾
650.000 frs, Cour d'Appel de Rouen (*Argus*, 15 mars 1925) ⁽⁸¹⁾.

Il faut envisager aussi la question des autobus, autocars et camions-citernes, dont le nombre croît chaque jour. En raison de leur énorme volume ils présentent un danger redoutable pour les piétons et les autres automobiles, d'autant plus que les conducteurs de ces mastodontes ⁽⁸²⁾, supposant sans doute qu'en cas de choc ils écraseront l'adversaire, ont une tendance déplorable à ne vouloir céder le pas à aucune voiture. Ils risquent de provoquer des accidents très graves, donc très difficiles à réparer pécuniairement. Par exemple, le 27 septembre 1932, près de Paris, à Cachan, un autocar a renversé cinq voitures et deux motocyclettes, tuant quatre personnes et en blessant douze. Le 20 novembre 1933, sur la route de Bitche, près de Metz, un camion automobile écrase une camionnette dans laquelle se trouvaient des ouvriers. Il y eut 14 morts et 22 blessés ⁽⁸³⁾. Dans de nombreux villages un individu a créé un service de transport en achetant d'occasion un vieil autobus qu'il emploie jusqu'à usure totale : la moleskine rapiécée des banquettes laisse échapper des touffes de crin, l'éclairage

(81) Cité par J. CHOUVY, Comment garantir aux victimes d'accidents d'automobiles le paiement des indemnités qui leur sont dues ? *Thèse*, Toulouse, 1933.

(82) Certains, en raison sans doute de leur masse, s'intitulent eux-mêmes des Léviathans.

(83) *Eclair* du 11 et du 12 novembre 1933.

est à l'acétylène, les vitres y sont hermétiquement closes et les portières ferment mal. On entasse là-dedans les gens, les paquets de toutes sortes, et on a même vu, dans la Lozère, y joindre les animaux. Ces voitures sont souvent la seule ressource de leur propriétaire. On se demande comment ils paieraient une indemnité s'il arrivait un accident, accident souvent dû à l'état de vétusté de l'automobile. Sans doute, ce genre d'exploitation par un petit patron a tendance à disparaître, mais des Sociétés moyennes peuvent-elles supporter les conséquences des accidents importants? Par rapport aux tiers d'abord : pour l'affaire du « Massacre de Cachan », le total des dommages-intérêts demandés par les victimes atteint 2.200.000 francs ⁽⁸⁴⁾, et, envers les transportés souvenons-nous de l'accident de la route de Gavarnie où un autocar contenant vingt-deux touristes tomba d'une hauteur de 80 mètres dans le Gave de Pau, un seul échappa à la mort ⁽⁸⁵⁾. De même, le 16 novembre 1933, près de Grenade, un autobus tombe dans un précipice : 24 morts (*Eclair* du 17 novembre 1933).

Reste à examiner le cas des motocyclistes. Ce sont souvent des gens de condition modeste, des ouvriers ou petits employés habitant les faubourgs, ou encore des jeunes gens qui, le dimanche, s'enivrent de bruit, de vitesse, de poussière et s'amuse à terroriser les piétons. L'expérience révèle que ceux-là se tuent plus souvent qu'ils ne tuent les autres. Nous souhaitons que cette tradition se maintienne ; ils n'en font pas moins

(84) *Les Assurances illustrées*, n° 11.

(85) *Illustration* du 1^{er} septembre 1923.

courir de sérieux dangers à leurs semblables. En raison de leur peu de fortune, s'ils ne sont pas assurés, il y a là encore des chances de voir les victimes non indemnisées.

On trouve d'autres cas d'insolvabilité, malgré les précautions prises par l'automobiliste :

1° Il était assuré, mais le total des dommages-intérêts dépasse la somme garantie, soit parce que l'accident est très grave ⁽⁸⁶⁾, soit parce que le risque assuré l'était insuffisamment (50.000 ou 100.000 francs) ; on en a cité même une de 10.000 francs.

2° Les Compagnies d'assurances se dérobent. Créées bien plus pour la réalisation de bénéfices que par altruisme, elles cherchent à toucher le maximum de primes et à verser le minimum d'indemnités. D'après M. le doyen Vigie, « les Assurances, comme les femmes, conçoivent dans la joie, mais enfantent dans la douleur » ⁽⁸⁷⁾, et elles savent très bien abandonner à leur triste sort l'assuré et ses victimes en invoquant des clauses de déchéance plus ou moins obscures habilement cachées dans le texte de la police ⁽⁸⁸⁾.

La loi du 13 juillet 1930 (art. 8) exige maintenant

(86) « Il n'est pas rare qu'un malheureux automobiliste, ayant cru suffisant d'assurer sa responsabilité pour 100.000 ou 150.000 francs, soit complètement ruiné à la suite d'un accident qui l'oblige à réparer pour 300.000 ou 400.000 francs de dommages... au surplus la victime directe de l'accident risque de subir plus encore que l'auteur responsable les conséquences de l'insuffisance de couverture du risque. » (SAVETIER, D. H., 1931, Chr., p. 11.)

(87) Cité par M. J. LANGUEDOC, *Bulletin de l'Automobile Club de l'Hérault*, n° 21, novembre-décembre 1932.

(88) Telle cette assurance dont parle M. le Substitut Lyon-Caen, Trib. de la Seine, 4 mars 1924 (G. P., 1924, 2, 615) qui avait inséré des « clauses multiples de déchéance qui fourmillent dans cette police où elles figurent en petits caractères et qui constituent, on peut bien le dire, pour l'assuré peu averti, un véritable traquenard. »

que ces clauses soient mentionnées en caractères très apparents ; mais les Assurances trouvent encore des moyens de ne pas payer ⁽⁸⁹⁾. Souvent la police ne garantit par les dommages causés par une automobile lorsqu'au moment de l'accident c'était le conjoint, un parent ou un ami du propriétaire de la voiture qui conduisait celle-ci. Or, nous avons vu que dans ces divers cas le propriétaire est jugé responsable. Les victimes risquent alors de toucher des indemnités insuffisantes et l'automobiliste peut être ruiné par ces condamnations alors qu'il n'est pour rien dans l'accident ⁽⁹⁰⁾.

3° Certaines Compagnies d'assurances attirent de nombreux clients par des tarifs très faibles, puis se mettent en faillite lorsque les caisses sont pleines : c'est une forme d'escroquerie assez employée depuis quelques années et qui rapporte, paraît-il, beaucoup à ses auteurs ⁽⁹¹⁾. D'autres entreprises d'assurances

(89) « Malgré les précautions prises par la loi du 13 juillet 1930... il y a encore bien des polices ouvrant aux Compagnies des clauses de déchéance risquant de laisser sans secours des assurés de bonne foi. » (SAVETIER, *D. H.*, 1931, Chr., p. 11.)

(90) Voir à ce sujet : BESSON, Effets des contrats d'assurances vis-à-vis des personnes à qui le propriétaire confie son automobile (*D. H.*, 1930, Chr., p. 33).

(91) « La liberté commerciale de l'assurance rend trop fréquemment cette assurance inopérante. A la faveur de cette liberté se sont multipliées les entreprises douteuses comme c'est toujours le cas lorsqu'il s'agit de prendre des engagements éventuels et à terme en contrepartie de paiements immédiats. C'est ainsi qu'après le cas de la victime qui ne trouve devant elle qu'un répondant non assuré et insolvable, il faut considérer celui de la victime qui n'a pas plus de recours effectif contre l'assuré que contre l'auteur de l'accident lui-même, et celui de l'auteur de l'accident qui se croyant de bonne foi assuré et bien assuré voit, l'assureur faisant défaut, retomber sur lui toute la charge et se trouve contraint de payer jusqu'à l'extrême limite de ses moyens, sans pouvoir, pour certain, fournir à la victime le dédommagement total auquel elle a droit. » (Projet Dalimier du 19 janvier 1933, n° 1277. Exposé des motifs.)

ont été dirigées par des administrateurs de bonne foi qui, ne comprenant pas le calcul des probabilités, n'ont pas su accumuler les réserves indispensables et se sont imaginé pouvoir se contenter de faibles primes ; leur ignorance en mathématiques les conduit alors au désastre en quelques années, au grand dommage des assurés et des victimes de ceux-ci.

Nous voyons donc l'exactitude des paroles de M. Dalimier, lorsqu'il dit dans l'exposé précédant son projet de loi du 19 janvier 1933 : « De nombreuses victimes ne peuvent obtenir une réparation effective. Après les deuils vient la ruine, et les cas sont si nombreux que le mal ne pose pas seulement une question de garantie individuelle, mais une véritable question sociale »

CHAPITRE II

Remèdes à l'insolvabilité des automobilistes

Il s'agit donc, dans l'intérêt de la victime, de créer un organisme lui assurant une indemnité en cas d'insolvabilité de l'automobiliste.

On a proposé trois systèmes : dépôt d'une caution, fonds de garantie, assurance obligatoire ⁽¹⁾.

SECTION I. — CAUTION

L'automobiliste verserait une certaine somme dans une caisse de l'Etat (5.000 dollars au Massachussets); ou présenterait la garantie d'une personne ou d'un groupe ayant lui-même fait un dépôt : c'est le système anglais : l'engagement est de 5.000 livres pour les particuliers et de 25.000 pour les entreprises publiques. Le procédé n'a obtenu aucun succès ni en Angleterre, ni au Massachussets. Les automobilistes ayant

(1) On a même voulu rendre l'Etat responsable pour le cas où l'accident aurait été causé par un automobiliste faisant le taxi, propriétaire d'une seule voiture et l'exploitant lui-même. (Proposition Monjauvis, Capron du 29 novembre 1932, n° 923. *Doc. Parl.*, Ch. des Députés, Annexes. Ses. extraord., 1932, p. 194.)

eu le droit de choisir entre la caution et l'assurance ont préféré celle-ci ⁽²⁾.

En France, le 14 mars 1922, MM. Lafarge, Cordelle, Bataille ⁽³⁾ déposèrent une proposition de loi exigeant des automobilistes le dépôt d'une caution à la Caisse des Dépôts et Consignations, ou bien, comme en Angleterre, la preuve d'une assurance contre les accidents causés aux tiers ⁽²⁾.

De même, le 18 décembre 1931, M. Malingre proposa d'exiger des automobilistes un titre établissant la garantie d'une somme de 100.000 francs ⁽⁴⁾. Ces systèmes ont l'avantage de n'être pas trop rigides ; on peut aussi, comme en Angleterre ou aux Etats-Unis, choisir entre l'assurance et la caution ; peu de personnes optent pour cette dernière mesure ; mais on a ainsi l'illusion d'une loi assez libérale et c'est avec l'illusion que l'on dirige les hommes.

SECTION II. — FONDS DE GARANTIE

Ce serait une Caisse intervenant toutes les fois que l'auteur d'un accident d'automobile serait insolvable, insuffisamment assuré ou pas assuré du tout. Quelles seraient ses ressources ? Cela dépend des projets.

a) Pour celui de la Société d'Etudes législatives de 1907 ⁽⁵⁾ ce fonds devait recevoir :

(2) SCHERER, *Thèse citée*, p. 59.

(3) *Doc. Parl.*, Ch. des Députés, Annexes, Ses. ordinaire, 1922, n° 4075, p. 398.

(4) *Doc. Parl.*, Ch. des Députés, Annexes, Ses. extraordinaire, 1931, n° 5998, p. 471.

(5) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p. 222.

1° Des amendes de 16 à 300 francs, payées par ceux qui ayant causé un accident ne l'auraient pas déclaré dans les vingt-quatre heures.

2° Une cotisation de 50 francs versée lors de la délivrance du récépissé de déclaration.

3° De centimes additionnels ajoutés à la taxe sur les automobiles.

Ce fonds devait être géré par la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

Des propositions analogues furent faites :

b) Par M. Honnorat ⁽⁶⁾ au Sénat, le 20 mars 1933 ; le fonds aurait été géré par la Caisse des Dépôts et Consignations et alimenté par une contribution de 1/20^e du montant des dommages payés par ceux qui causent des accidents.

c) Par M. Godard ⁽⁷⁾, le 3 avril 1925. Le fonds spécial aurait été géré de la même façon que dans le projet Honnorat, mais les recettes fournies par un impôt de 1 % sur les primes d'assurance et, pour les automobilistes non assurés, par une taxe de 2 % sur les indemnités payées en cas d'accident.

d) Par M. Largier, le 8 juillet 1930 ⁽⁸⁾. Le fonds aurait toujours été géré par la Caisse des Dépôts et Consignations, mais alimenté par une surtaxe de 1 % ajoutée à l'impôt sur les automobiles.

e) Autre projet déposé le 4 novembre 1930 par le ministère Laval ⁽⁹⁾ à la Chambre des Députés. C'était

(6) *Doc. Parl., Sénat*, 1923. Session ordinaire, n° 210, p. 493.

(7) *Doc. Parl., Ch. des Députés*, 1925. Ses. ordin., n° 1519, p. 577.

(8) *Doc. Parl., Ch. des Députés*, 1930. Ses. ordin., n° 3700, p. 1333.

(9) *Doc. Parl., Ch. des Députés*, 1930. Ses. extraord., n° 3967, p. 42, 2^e vol.

à quelques points de détail près le système proposé par M. Godard, mais il devait être appliqué à toutes les voitures et non seulement aux automobiles.

f) Et enfin le rapport Jules Cels ⁽¹⁰⁾. Il devait être appliqué aussi à toutes les voitures et cycles. Le fonds est toujours géré par la Caisse des Dépôts et Consignations ; il est alimenté par une taxe de 2 % ajoutée à l'impôt sur les voitures automobiles, et une autre de 5 % du montant des condamnations civiles résultant d'accidents corporels. Cette somme devant du reste être de 250 francs au moins et de 2.000 francs au plus. En cas de faute lourde ou de récidive, la contribution est de 10 % avec un minimum de 500 francs et un maximum de 4.000 francs.

Le fonds de garantie ne peut intervenir que dans le cas d'accident corporel et non matériel. Le système de la création d'un fonds commun a été fort critiqué. On ne voit pas pourquoi les automobilistes seraient responsables les uns des autres : le fait de pratiquer un même moyen de locomotion ne les rend pas solidaires, bien au contraire.

Dans presque tous ces projets le fonds serait alimenté par une contribution proportionnelle à la prime d'assurance. L'automobiliste qui a eu la précaution de s'assurer payera pour l'imprudent qui ne l'a pas fait, quoique probablement insolvable ; en cas d'accident celui-ci ne versera ni à la victime, ni au fonds de garantie ; par contre, ce fonds payera pour lui. On inciterait ainsi le conducteur peu fortuné à prendre

(10) *Doc. Parl.*, Ch. des Députés, 1931. Ses. ordin., n° 5249, p. 1029. Ce rapport a été étudié et commenté par M. CHOUVY, *Thèse citée*, pp. 93 et suiv.

une assurance trop faible ou même à ne pas en prendre du tout. Cette mesure « revêt un caractère nettement odieux. Son principal résultat serait de faire supporter par les automobilistes consciencieux les conséquences de l'improbité des autres » (11). De plus on pouvait faire observer à cette époque que les vieilles voitures payant seulement une demi-taxe leurs propriétaires verseraient à la caisse du fonds de garantie la moitié de ce qu'ils lui donneraient si leurs voitures étaient neuves. Or, les automobiles usagées sont plus dangereuses pour autrui que celles sortant de l'usine et ceux qui achètent des voitures d'occasion sont en général peu fortunés.

Pour ces deux raisons ce serait certainement ceux pour qui le fonds devrait payer le plus souvent qui lui verseraient le moins : c'est irrationnel. Avec la loi du 23 décembre 1933 ce système ne pourrait plus être appliqué et aurait dû être complètement remanié. Il faudrait alors créer une supertaxe sur l'essence. Nous doutons fort qu'elle soit bien accueillie.

Remarquons qu'une Caisse de garantie doit intervenir seulement si l'Assurance contractée se dérobe ou en cas d'insolvabilité de l'automobiliste. Mais alors ce dernier, dans ce cas, doit payer les indemnités avec sa propre fortune. C'est ce qui se produit actuellement : c'est inadmissible. L'automobiliste est toujours condamné, bien que l'accident ne soit pas toujours dû à sa faute. Nous avons vu comment la jurisprudence a écarté les cas fortuits, tels que l'écla-

(11) LACARDE, *La responsabilité civile et l'assurance. Thèse*, Montpellier, 1925, p. 168.

tement des pneus ou les ruptures internes de pièces métalliques importantes, pourtant il n'y a pas réellement une faute du propriétaire de la voiture, il est frappé parce qu'il y a (ou il devrait y avoir) une Assurance se substituant à lui.

La théorie du risque est trop lourde pour la faire retomber directement sur l'automobiliste. Avec le système de fonds de garantie, il pourrait souvent se produire ceci : un automobiliste est assuré, il cause un accident par suite d'une fatalité regrettable mais sans avoir fait de faute, il est condamné à de lourds dommages. L'Assurance trouve un prétexte pour ne pas payer : l'automobiliste verra saisir ses biens s'il en possède, il sera peut-être complètement ruiné malgré toutes les précautions prises par lui pour parer aux conséquences pécuniaires des accidents. La sanction est trop sévère, d'autant plus qu'il peut fort bien n'avoir commis aucune imprudence.

Le fonds de garantie possède donc de gros avantages pour les victimes, mais, nous l'avons vu, il a de graves inconvénients pour les propriétaires de voitures.

SECTION III. — ASSURANCE OBLIGATOIRE

On peut objecter que l'on crée avec l'Assurance une solidarité analogue à celle du fonds de garantie. En fait, on se trouve en présence d'un système très différent, fort justement indiqué par M. Lagarde

(Th. citée, p. 170) : « La mutualité, qui est la base de l'assurance, n'a pas pour but de rejeter sur les uns les dommages causés par les autres en permettant à l'auteur de se retrouver indemne. C'est une union entre individus ayant le même intérêt dans l'intention de conjurer l'effet du hasard, de la mauvaise chance ».

L'assurance obligatoire a des partisans enthousiastes et des détracteurs acharnés ⁽¹²⁾.

Dans le chapitre suivant nous examinerons les louanges des uns et les reproches des autres.

(12) Les adversaires sont pour M. SCHERER (*Thèse citée*, p. 61) les fabricants d'automobiles et les vendeurs à crédit qui craignent de voir baisser leurs ventes ; les compagnies d'assurances qui considèrent l'immixtion de l'Etat dans la fixation des primes, comme un pas de plus vers le monopole des assurances. Nous ajouterons la majorité des groupements d'automobilistes (qui sont pourtant assurés volontairement). Le « Congrès de la Route » réuni en octobre 1933 a écarté l'assurance obligatoire pour proposer l'organisation d'un fonds de garantie. Il n'admet l'assurance obligatoire que pour les transports en commun (voir le rapport de M. C. MAZE, *Rec. jurid. de l'Automobile*, 1933, n° 11, p. 694).

CHAPITRE III

Avantages et inconvénients de l'assurance obligatoire

Pour ses partisans, l'assurance obligatoire est supérieure au système du fonds de garantie ou de la caution ; elle permet sûrement à la victime d'un accident de toucher une indemnité ; elle est, dit M. Savetier ⁽¹⁾ : « le seul moyen de généraliser absolument la répartition des sinistres. Elle seule peut mettre la victime à l'abri de l'insolvabilité du responsable et le responsable à l'abri du sinistre nouveau qui constitue pour lui-même le jeu de sa propre responsabilité » ⁽²⁾. Les adversaires de l'assurance obligatoire basent la plupart de leurs arguments sur les effets déplorable de cette loi au Massachussetts. Constatons qu'ils ne parlent jamais du Danemark où elle existe pourtant depuis 1918 et où elle a donné de bons résultats.

Voici les principaux reproches adressés à l'assurance obligatoire (et qui s'appliquent aussi à la caution ou au fonds de garantie) :

(1) SAVETIER, *D. H.*, 1931, Chr., p. 12.

(2) De même, LAGARDE (*Thèse citée*, p. 229) : « Dans notre civilisation à frottements durs, à contacts brutaux, elle (l'assurance) joue le rôle de l'huile bienfaisante qui facilite les glissements, adoucit les aspérités et permet à notre machine sociale de continuer son mouvement sans semer autour d'elle la ruine et le malheur. »

1° C'est une charge supplémentaire imposée aux automobilistes déjà accablés de taxes et d'impôts. Mais, en France, 90 % des propriétaires de voitures sont assurés volontairement ⁽³⁾, ils n'ont donc pas à s'insurger si cela devient obligatoire. Celui qui a des ressources personnelles préfère verser quelques centaines de francs et ne pas courir le risque de perdre une bonne part de sa fortune. Et si l'automobiliste n'est pas riche, il est indispensable de l'obliger à s'assurer, car il peut fort bien ne pas l'avoir fait par économie d'abord, et aussi parce qu'il n'a pas grand'chose à perdre. Celui qui possède, même une vieille voiture, peut trouver de quoi payer une prime quand il paie un garage, des impôts et des réparations ⁽⁴⁾. Si l'automobile lui sert pour sa profession, il en retire des bénéfices, qu'il en sacrifie donc une part, et si c'est pour des promenades d'agrément, qu'il s'en passe ou qu'il fasse un effort pécuniaire; mais qu'il ne puisse pas impunément écraser ses semblables sous prétexte qu'il est insolvable.

2° On dit aussi que l'assurance obligatoire entraînera une augmentation des primes parce que les automobilistes étant obligés de s'assurer, les Compagnies s'entendront pour imposer des tarifs abusifs. Cet argument est très discutable. Les Compagnies se font actuellement concurrence, elles continueront à se dis-

(3) Dans son exposé pour son projet de loi du 19 janvier 1933, M. Dalimier estime qu'il y en a 95 %.

(4) La prime d'assurance, nous dit à ce sujet M. NATAVEL-ROUSTAN (La carte d'assurance automobile, article paru dans le *Petit Méridional* du 16 juillet 1933) ne représente qu'une fraction insignifiante des frais généraux importants inhérents à la possession d'un véhicule automobile.

puter les clients, même si le nombre de ceux-ci augmente. L'Etat aurait là un rôle à jouer. Il devrait désigner un certain nombre d'Assurances offrant de solides garanties ; donnant à ces Assurances un titre de solvabilité, l'Etat, comme contre-partie, aurait le pouvoir d'intervenir dans la rédaction des polices et dans la fixation du montant des primes. Au fond il y aurait là une imitation de ce qui se passe pour les Réseaux de chemins de fer. Dans ce domaine l'Etat intervient pour assurer autant qu'il est possible la sécurité dont il est responsable, et dans la fixation des tarifs, afin que les Compagnies de chemins de fer n'abusent pas de leur situation privilégiée en exagérant le prix des transports.

Les détracteurs de l'assurance obligatoire font observer qu'au Massachussetts il a fallu relever les primes de 18 % en moyenne, car dès la première année les Sociétés d'assurances avaient perdu un million et demi de dollars et beaucoup étaient en faillite. Il est nécessaire d'ajouter qu'au moment de la mise en application de la loi, l'Insurance commissioner avait, au nom de l'Etat, fixé les primes en réduisant de 33 % les tarifs existants ; les Sociétés d'assurances avaient accepté cette diminution à condition de la modifier au bout de deux ans si l'expérience la révélait trop forte. On ne peut donc pas prétendre que l'assurance obligatoire a imposé une augmentation des primes puisque celles-ci ont été relevées de 18 % après une réduction de 33 % : en fin de compte il y eut une réduction réelle de 15 %. Les Compagnies d'assurances font du reste à leurs clients des prix d'autant plus avantageux qu'elles ont plus d'adhérents.

3° On prétend que le fait d'être assuré ne garantit pas toujours une indemnité à la victime. En effet, la réparation peut excéder la somme garantie ou encore la Compagnie d'assurances peut trouver dans sa police un moyen de se dérober grâce à un vague alinéa inscrit en caractères minuscules.

Nous avons vu que la loi du 13 juillet 1930 s'est efforcée d'empêcher l'insertion de clauses glissées dans le texte comme autant de chausse-trapes. L'assurance peut encore se dérober pour d'autres raisons. Enfin, certaines Sociétés dépourvues de scrupules pratiquent l'escroquerie pure et simple : elles allèchent les clients par des primes très réduites, mais dès qu'elles doivent payer les dommages elles se font mettre en faillite et les créanciers n'ont plus qu'à dire adieu à leur indemnité.

C'est là un nouvel exemple qui justifierait l'intervention de l'Etat dans la fixation du minimum de garantie à couvrir et dans la rédaction des polices.

Reste le cas des accidents anonymes. A ceux-là le système appliqué en Suède semblerait convenir. Les Sociétés d'assurances sont solidairement tenues de verser à la victime l'indemnité qu'elles lui verseraient si elles avaient été les propres assureurs de l'auteur de l'accident. C'est une charge imposée par l'Etat au nom de la conscience publique aux Compagnies d'assurances en échange du monopole de fait qu'il leur confère par l'autorisation sans laquelle ces Sociétés ne pourraient exercer ⁽⁵⁾.

(5) La proposition Monjauvis, n° 923 (1932), voulait faire payer les dommages par l'Etat lorsqu'en cas d'accident d'automobile, le responsable a disparu.

4° Autre reproche formulé par un de nos éminents professeurs : Si la victime demande directement des dommages à l'auteur de l'accident, celui-ci n'osera peut-être pas trop discuter, méconnaître sa faute, il aura quelque pudeur à ne pas trop marchander. Si c'est une Assurance qui doit payer elle ne considérera pas évidemment la question au point de vue sentimental, pour elle la victime devient un ennemi à qui il faut verser le moins d'argent possible, il faut la décourager par tous les moyens, faire traîner le procès, chicaner longuement sur chaque point. Penser que le sentiment de la justice est développé chez la majorité des automobilistes au point de faire passer la question réparation avant leur intérêt personnel c'est leur prêter une générosité qu'ils n'ont malheureusement pas. Beaucoup payeraient-ils spontanément ? Croit-on qu'un épicier, par exemple, après avoir écrasé quelqu'un, songe plus au malheur de la victime qu'au montant du dommage à réparer ? L'automobiliste insolvable compatira peut-être au sort de l'écrasé parce qu'il ne verra pas se dresser le spectre de la réparation, mais ses regrets et ses remords, s'ils se manifestent, n'atténueront pas la carence de ses moyens pécuniaires. Si, au contraire, l'automobiliste est solvable, il est certainement assuré, et alors, bien qu'elle ait été volontaire, l'Assurance chicanera aussi âprement que si elle avait été imposée.

5° Au Massachussetts l'assurance obligatoire a développé un nouveau mode d'escroquerie. Il y eut une énorme augmentation de demandes de dommages-intérêts. De louches agents d'affaires spécialisés dans

la recherche de clients, victimes hypothétiques d'accidents imaginaires, les poussent à attaquer les Compagnies d'assurances.

D'après Swift Ives (adresse à la Casualty Insurance club and underwriters club of Rochester, 24 janvier 1929) ⁽⁶⁾ : « La loi a été un merveilleux cadeau tombé du ciel pour les hommes de chicane et les voleurs, des médecins même sont devenus célèbres parmi ceux qui passent leur temps en essayant de gruger les Compagnies d'assurances ». En 1927, le nombre de réclamations s'est élevé à 43.000 pour 32.922 personnes réellement blessées ⁽⁶⁾. Les tribunaux furent embouteillés par ces plaintes, à tel point que les accidents survenus en 1927 ne purent être jugés qu'en 1928 ⁽⁷⁾. Les véritables victimes sont découragées par ces procès interminables et la moitié des indemnités touchées sont absorbées par les frais de procédure et la rapacité des gens de loi ; dans les affaires plaidées les victimes ont touché 49,08 % seulement de leurs indemnités ; dans les affaires arrangées à l'amiable, le pourcentage s'est élevé à 51,76 % ⁽⁷⁾. Nous constatons avec regret que dans cet Etat les avocats sont aussi âpres au gain que les médecins.

Ce n'est parce que l'assurance est devenue obligatoire que le nombre des aigrefins a augmenté, c'est tout naturellement parce que le nombre des victimes à exploiter est fonction du nombre des assurés et que ceux-ci, avant la loi de 1927, étaient moins de 20 % des automobilistes.

(6) SCHERER, *Thèse citée*, pp. 68-69.

(7) CASSIN, *Thèse citée*, pp. 79-80.

En France, nous voyons des gens pratiquer l'escroquerie aux accidents du travail. Est-ce une raison pour supprimer la loi de 1898? Et puis, il ne faut pas trop se baser sur les exemples pris aux Etats-Unis, pays à moralité pas très élevée, où l'appât du gain se fait sentir plus qu'en Europe et surtout plus qu'en France. Même si l'on nous imposait le régime sec, nous n'aurions pas chez nous l'équivalent des bootlegers et on ne s'assassinerait pas pour un tonneau d'alcool. Enfin, il faut des certificats pour établir le degré d'incapacité résultant des accidents. En cas de tentatives d'escroquerie la complicité d'un médecin est indispensable. Or, malgré quelques regrettables défaillances individuelles ⁽⁸⁾, le corps médical français conserve intactes ses traditions d'honnêteté et de conscience professionnelle.

6° Le reproche le plus souvent évoqué, celui qui vient tout de suite à l'esprit, est l'immoralité de l'assurance obligatoire, cela à deux points de vue différents, en dehors même de l'escroquerie aux accidents. On peut d'abord l'accuser d'abaisser l'âme humaine qui n'est déjà pas très élevée ⁽⁹⁾. Ce reproche s'adresse du reste aussi bien à l'assurance libre qu'à l'assurance obligatoire :

« J'ai signé maintes polices ⁽¹⁰⁾. Je sais que par là
« j'acquiesce à la commercialisation de certaines va-

(8) Il y a en France des médecins condamnés pour escroquerie au sujet d'accidents du travail ou de soins soi-disant donnés aux pensionnés de guerre, mais il faut convenir qu'il y en a peu.

(9) « La Socialisation générale de la responsabilité des dommages aboutit à la disparition complète du sentiment de la responsabilité individuelle. » (SAVETIER, *D. H.*, Chr., 1931, p. 9.)

(10) DUHAMEL, *Scènes de la vie future*, p. 197.

« leurs morales, que par là je les déprécie et les avilis,
« que la vie, la mort, la souffrance, la joie, du fait
« même que je leur laisse assigner une valeur mar-
« chande perdent partie de leur valeur humaine...
« Je sais qu'en payant mes polices j'entreprends de
« me dérober à toutes sortes d'inquiétudes ou de res-
« ponsabilités... Je comprends qu'à nombre de mes
« contemporains l'assurance, en même temps, tient
« lieu de conscience, d'ange gardien, d'honneur, de
« gratitude... L'Assurance paiera ! Voilà donc la for-
« mule magique en laquelle se résument l'acte de foi,
« l'acte d'espérance et l'acte de contrition. » — C'est
l'exacte vérité. Beaucoup d'automobilistes, s'abritant
derrière l'Assurance, perdent complètement le sen-
timent de leur responsabilité morale, ils en arrivent
même à haïr celui qu'ils viennent d'écraser parce qu'il
leur cause des ennuis, et lorsqu'une voiture frôle dan-
gereusement un piéton, le conducteur même (et surtout
s'il est dans son tort) lui envoie régulièrement une
bordée d'injures.

On accuse également l'assurance obligatoire d'être
immorale, en ce sens qu'elle fait perdre aux automo-
bilistes la crainte de leur responsabilité pécuniaire et
qu'elle les rend ainsi plus imprudents : « Il est clair
qu'on mettra moins d'attention et de zèle à éviter un
accident si celui-ci doit être réparé par le corps social,
que si l'on doit en subir seul les conséquences » ⁽¹¹⁾.
Cela peut s'adresser aussi bien à l'assurance libre. Il
est vrai qu'on le lui reproche également ⁽¹²⁾.

(11) SAVETIER, *Vers la socialisation de la responsabilité et des risques individuels*. *D. H.*, Chr., 1931, p. 11.

(12) Voir RIPERT, *La règle morale dans les obligations civiles*, p. 206.

Au début même, les premières assurances contre les accidents furent considérées comme illicites. Il fallut un arrêt de la Cour Royale de Paris, en date du 1^{er} juillet 1845 (S. 1845-2-465) pour les faire admettre ⁽¹³⁾. Nous ne sommes pas convaincu que ceux qui roulent à des allures vertigineuses sur les routes fréquentées ou dans les rues iraient moins vite s'ils n'étaient pas assurés et devaient, en cas d'accident, payer la réparation des dommages sur leur fortune personnelle, car ces chauffards, qui risquent leur propre existence, risqueraient aussi follement leur argent.

Quant à l'automobiliste insolvable, il n'est pas touché par ces arguments d'ordre psychologique ⁽¹⁴⁾.

Du reste, pour suivre leur idée jusqu'au bout, ceux qui jugent l'assurance libre immorale et dangereuse devraient demander son interdiction; personne n'est allé jusque là ⁽¹⁵⁾.

et JOSSERAND, D. P., 1927, I, 57: « Il est à craindre que le conducteur d'une voiture sachant que sa responsabilité est couverte par une assurance ne se montre moins prudent et moins attentif que s'il était son propre assureur. »

(13) En 1876, Labbé écrivait encore: « Dès que la faute constitue un délit punissable, voire même un délit sans intention, comme l'homicide par imprudence, il n'est pas permis de s'en exonérer à l'avance, fût-ce au point de vue des dommages-intérêts. » (Notes sous un arrêt de la Ch. civile, 15 mars 1876. S., 1876, I, 337.)

(14) On prétend (voir M. CASSIN, *Thèse citée*, p. 75 et suiv.) qu'au Massachussetts, l'assurance obligatoire a fait augmenter le nombre d'accidents d'automobiles, mais outre qu'il y a de faux accidents qui sont tout bonnement des escroqueries, le nombre d'automobiles y augmente aussi. En France, où l'assurance est libre, il y a chaque année plus de morts et de blessés que l'année précédente. La véritable cause des accidents « c'est le machinisme moderne, c'est la vie intense, fébrile que nous menons, c'est la tension d'esprit constante qui empêche au moment de la rencontre les précautions les plus élémentaires. Contre cet état de choses il n'y a point de remèdes; on ne remonte pas le courant des siècles ». (LAGARDE, *Thèse citée*, p. 229.)

(15) L'interdiction d'assurer la faute lourde a été demandée (la loi du 13 juillet 1930 n'interdit que l'assurance du dol et de la faute intentionnelle, art. 12). On a protesté contre le droit qu'a le propriétaire d'une voiture de s'assurer contre les accidents qu'il pourrait commettre

Avec une louable intention d'écarter ce reproche d'immoralité, par un excès de précautions, les partisans de tout moyen destiné à suppléer à l'insolvabilité des automobilistes créent une sanction en cas d'accidents. Dans les projets de création d'un fonds de garantie (car ce système est aussi immoral que l'assurance, bien qu'on le lui reproche moins) on avait fait des efforts à ce sujet. M. Honorat ⁽¹⁶⁾ voulait que le vingtième du dommage fut à la charge de son auteur et interdisait l'assurance de ce vingtième (art. 1^{er}). M. Godard ⁽¹⁷⁾ demandait que ce soit le dixième.

Dans la proposition J. Cels ⁽¹⁸⁾ l'automobiliste causant un accident devait verser à la Caisse des Dépôts et Consignations (avec interdiction de s'assurer pour cela) une somme égale à 20 % du montant des condamnations civiles avec un minimum de 250 francs et un maximum de 2.000 francs. En cas de récidive ou de faute lourde cette contribution aurait été portée à 10 % du dommage et aurait été comprise entre 500 francs et 4.000 francs.

La proposition Charpentier ⁽¹⁹⁾ pour l'assurance obligatoire, dans son article 1^{er}, retirait le permis de conduire pour une période de un à dix ans, en cas d'application des articles 319 et 320 du Code Pénal

étant en état d'ivresse. Il faut cependant ne pas oublier la victime; il serait regrettable de la voir subir les effets de l'insolvabilité de l'automobiliste très maladroit (faute lourde) et être payé, si celui-ci a fait une faute légère; ce serait même paradoxal, car il est plus facile d'éviter l'automobiliste qui fait une petite faute que celui qui en fait une très lourde.

(16) *Doc. Parl.*, Sénat, 1923. Session ordinaire, n° 210, p. 493.

(17) *Doc. Parl.*, Ch. Députés, 1925. Ses. ordinaire, n° 1519, p. 577.

(18) *Doc. Parl.*, Ch. Députés, 1931. Ses. ordinaire, n° 5249, p. 1029.

(19) *Doc. Parl.*, Sénat, 1924. Ses. extraordinaire, n° 674, p. 609.

(qui punissent les homicides ou blessures par imprudence).

On pense que ces sanctions envisagées feraient compensation à l'accroissement de la négligence, conséquence de l'irresponsabilité. Nous croyons qu'elles devraient être réservées à titre préventif pour ceux qui ne respectent pas le Code de la route. Nous sommes du reste persuadé qu'elles n'auraient aucun effet.

7° Il y a aussi le problème des refusés. Si un automobiliste ne trouve pas d'Assurance qui veuille lui garantir les sommes prescrites par la loi, que fera-t-il ? Il lui faudra circuler sans assurance et encourir alors la rigueur des lois ou renoncer à l'automobile. Le cas a été prévu au Massachussetts. Il existe une organisation spéciale, « le Board of appeal » : c'est une Commission devant laquelle se présente l'automobiliste repoussé par toutes les Sociétés d'assurances autorisées. Cette Commission examine en dernier ressort si le refus d'accepter cet automobiliste est justifié ; elle juge aussi les résiliations des polices par les Sociétés. Nous nous demandons toutefois si cette organisation est bien nécessaire. Les Assurances ne refusent jamais les clients, si elles en écartent un c'est parce qu'il leur coûte trop cher, qu'il a des accidents très fréquents, s'il est privé de son droit de circulation il n'y aura pas lieu de le plaindre, car il constitue certainement un danger public.

8° On a dit que « l'assurance obligatoire des automobilistes crée un précédent et pose un principe ⁽²⁰⁾ : « C'est un nouvel impôt qui amorce l'assurance obli-

(20) M. DE ROUX, Une nouvelle obligation. *Eclair*, 4 octobre 1933.

gatoire de tous les dommages que n'importe qui peut n'importe comment causer à n'importe quel tiers » ⁽²⁰⁾. C'est le premier inconvénient.

Il paraîtra inadmissible que la victime d'un automobiliste soit indemnisée alors que celle d'une voiture hippomobile ne touchera peut-être rien parce que le propriétaire de cette voiture est insolvable et n'a pas contracté d'assurance. Les chevaux sont, il est vrai, en voie de disparition ⁽²¹⁾. Ne va-t-on pas alors l'exiger pour tout ce qui est dangereux pour autrui? Où commence le danger? On cite le cas de personnes assommées par des pots de fleurs tombant des fenêtres, d'un œil crevé par une plume à écrire, et même par les flèches d'un fusil d'enfant. Nous avons entendu une personnalité juridique parler d'un passant dont le crâne fut brisé par un pyrogène lancé par une main inconnue au cours d'une bagarre d'étudiants. La réparation des dommages causés par ces objets dépend alors de la fortune de celui qui les possède. Si l'on veut exiger que tout dommage soit réparé intégralement, il faut imposer l'assurance au propriétaire de tout objet capable de blesser, que ce soit un pot de fleurs ou un porte-plume ⁽²²⁾. Ce serait ridicule, intolérable et

(21) M. Capitant prétend que les chevaux et les parapluies sont deux choses qui disparaissent. « Discussion de la responsabilité du fait des choses dans son application à la responsabilité des accidents causés par les véhicules à moteur » (*Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1933, n° 1, p. 30; n° 2, pp. 80 et 99).

(22) On a proposé d'imposer l'assurance aux chasseurs. Voir les propositions Dessaint, 22 octobre 1929, n° 2288. *Doc. Parl.*, Ch. des Députés, Annexes. Ses. extraordinaire, 1929, p. 8, 2^e vol.; Proposition Bouteille, 13 novembre 1929, n° 2397. *Doc. Parl.*, Ch. des Députés, Annexes. Ses. extraordinaire, 1929, p. 154, 2^e vol. et les propositions Charpentier (1924) et Ledoux (1932) qui voulaient rendre l'assurance obligatoire pour les automobilistes et les chasseurs.

même impossible. Le fait d'être propriétaire aboutirait à un écrasement financier complet en raison des primes à payer. On peut sans doute limiter l'assurance aux choses dangereuses pour les tiers ; mais peut-on faire une classification des choses dangereuses ? La jurisprudence a refusé de le faire pour la question de responsabilité. Nous pouvons cependant faire remarquer que si tout objet peut causer des dommages, même très graves, il y en a qui provoquent des accidents plus souvent que d'autres. On a cité une mort due à un pyrogène : il n'y a jamais eu que ce cas unique, et il n'y en aura plus car cet accessoire des cafés de 1900 a totalement disparu. Le nombre de personnes blessées par des pots de fleurs est infime, alors que chaque année l'automobile cause plus de 4.000 décès et plus de 30.000 blessés. A un instrument de mort aussi extraordinaire on peut appliquer un régime spécial.

CHAPITRE IV

Le risque automobile et l'assurance

En parlant de « présomption de responsabilité » et non de « présomption de faute » dans son arrêt du 13 février 1930 la Cour de Cassation s'écarte du système basé sur l'idée de faute pour adopter celui du risque. Cette question qui fut discutée avec acharnement par les jurisconsultes à propos des arrêts du 29 juillet 1924 (*D. P.* 1925, 1-5) et du 21 février 1927 (*D. P.* 1927, 1, 97) paraît aujourd'hui tranchée ⁽¹⁾. M. Capitant ne semble pas admettre cela (*D. H.*, 1930, p. 29), mais les arguments qu'il apporte ne l'ont pas convaincu lui-même et il finit en avouant la victoire de la théorie opposée : « La notion de faute n'est plus qu'une fiction. Sans bien s'en rendre compte la jurisprudence lui substitue celle du risque » ⁽²⁾. Pour M. Josserand ⁽³⁾ la Cour de Cassation « a fait un pas... sur la voie de la substitution de la notion du risque au concept traditionnel de la faute » et il nous dit

(1) « L'article 1384 n'est pas autre chose que l'instrument jurisprudentiel de ces recherches d'une responsabilité subsidiaire », nous dit M. SAVETIER (Note sous Req., 3 mars 1930. *D. P.*, 1930, p. 81) et plus loin : « la jurisprudence se base sur une idée nouvelle « l'idée de risque ».

(2) CAPITANT, *D. H.*, 1930, Chr., p. 29.

(3) JOSSERAND, *D. H.*, 1930, Chr., p. 25.

un peu plus loin : « S'il en est ainsi... le processus suivi comporte les étapes suivantes : faute prouvée, présomption de responsabilité, risque ». Mais, peut-être n'ira-t-on pas jusqu'au bout. M. le Professeur Vialleton dit dans son cours de licence : que l'on cherche par tâtonnements le point d'équilibre entre la faute et le risque, « ces deux pôles de la responsabilité » ⁽⁴⁾. Remarquons que ces deux notions « se complètent dans le domaine des faits plutôt qu'elles ne s'opposent » ⁽⁵⁾ et « tendent à se concilier dans le domaine du droit positif pour aboutir aux solutions de fait exigées par le progrès des idées, des mœurs et de l'équité » ⁽⁵⁾.

Le système du risque basé sur l'article 1384 et que l'on accuse de n'être pas très juridique ⁽⁶⁾ est né « de la préoccupation de garantir aux victimes une indemnité qu'on ne trouvait pas suffisamment assurée par la théorie classique de la faute » ⁽⁷⁾ « de ne pas laisser le dommage sans réparation » ⁽⁸⁾.

La jurisprudence, poussée par l'opinion publique ⁽⁹⁾, s'est peut-être écartée de la lettre du Code, mais elle a fait triompher l'équité ⁽¹⁰⁾. Ne serait-il pas choquant

(4) CAPITANT, *D. H.*, 1930, *Chr.*, p. 29.

(5) BECQUÉ, De la responsabilité qui incombe à une personne en raison du dommage causé par un autre. *Thèse*, Montpellier, 1912, pp. 147-148.

(6) « La jurisprudence a fait de la casuistique judiciaire. » (MORIN, *Cours spécial de Doctorat*, 1931-1932.)

(7) HAURIOU, *Note S.*, 1918, 3, 25.

(8) RIPERT, *La règle morale dans les obligations civiles*.

(9) Dès 1907 la « Société protectrice contre les excès de l'automobilisme » réclamait l'intervention de la preuve par l'application du système du risque. *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907.

(10) Le Conseil d'Etat, s'est, lui aussi basé sur l'équité plus que sur le droit. « A ses yeux, si la preuve doit être facilitée, c'est en raison des dangers actuels de la circulation automobile. Avant tout, il faut être pratique, le passant est inoffensif, l'automobile est dangereuse.

de voir les juges appliquer la loi comme les gendarmes leurs règlements et les victimes d'un accident d'automobile ne pas toucher d'indemnité parce qu'elles n'ont pas rapporté la preuve de la faute du conducteur? Et si l'accident est causé par l'éclatement d'un pneu ou la rupture d'une pièce interne? Au point de vue droit pur l'automobiliste n'a pas fait de faute, il ne devrait pas alors être condamné civilement et pourtant « en introduisant une machine dangereuse dans la société il a créé un nouveau risque, il en est responsable » ⁽¹¹⁾.

Il serait profondément injuste de voir la victime abandonnée à son sort rendu lamentable par suite d'un fâcheux concours de circonstances résultant non « du fait de Dieu », mais du fait de l'homme ⁽¹²⁾. Il y a là pour l'homme une obligation morale. Mais nous ne croyons pas que cette idée puisse décider les automobilistes à payer volontairement une indemnité, surtout à une époque où il est bien porté de ne pas payer ses dettes civiles ou commerciales. Certains d'entre eux ont peut-être même trouvé l'argent de leur voiture dans quelque faillite plus ou moins malhonnête. M. Ripert indique exactement la position de la question ⁽¹³⁾ : « Il y a en quelque sorte une superposition de l'obligation de réparation à la responsabilité pour faute » et « sanctionné par la décision du juge, le devoir moral devient une obligation juridique ».

Dans la querelle du loup et de l'agneau, c'est le loup qui a tort en principe, s'il a raison, qu'il le prouve. » (Note de M. APPLETON sous un arrêt du Conseil d'Etat du 22 décembre 1924. *D. P.*, 1925, 3, 9.)

(11) MORIN, *Cours spécial de Doctorat*, 1931-1932.

(12) « Un sentiment imprègne de plus en plus notre mentalité, c'est que tout dommage subi par une personne accidentellement et sans sa faute doit trouver une réparation. Le dommage accidentel nous frappe comme une injustice. » (SAVETIER, *D. P.*, 1930, 1, 81.)

(13) RIPERT, *La règle morale dans les obligations civiles*, p. 210.

Du reste, le mot de responsabilité ne veut pas dire forcément culpabilité ; si on le prend « comme signifiant simplement l'attribution de la charge à une personne, il peut y avoir des responsabilités sans faute... un ouvrier dira dans ce sens que son patron est responsable d'un accident de travail, un propriétaire assuré que l'Assurance est responsable de l'incendie. Ils veulent dire : répond de l'accident ou de l'incendie, c'est-à-dire doit en payer les conséquences... Il vaudrait mieux parler, dans ce second sens, de garantie ou d'assurance... faute de mieux, on peut proposer l'expression garantie légale. Or, quand on en arrive à créer une garantie légale à la charge d'une personne, cette garantie prend très vite la forme juridique de l'assurance » ⁽¹⁴⁾. Remarquons que c'est grâce à celle-ci que l'on a pu développer l'idée de risque, car elle « empêche la personne responsable d'être écrasée par les sommes à payer » ⁽¹⁵⁾.

Ce n'est qu'à partir du jour où l'assurance s'est très élargie que l'on a développé l'idée de responsabilité ⁽¹⁶⁾.

(14) LONIEWSKI, Assurance et responsabilité en matière de transport. Thèse, Paris, 1926, p. 11.

(15) VIALLETON, à son cours de Licence. De même, SAVETIER (D. H., 1931, p. 9), « Le domaine des responsabilités n'a pu prendre le développement qu'il a aujourd'hui que parce que le juge et la loi savaient que derrière le responsable... il y a presque toujours une compagnie d'assurances. »

(16) « Toute législation qui part plus ou moins de l'idée de risque doit se combiner avec la pratique de l'assurance. » (COLIN, *Bulletin Soc. d'Etudes législatives*, 1907, p. 273), et, « Le développement des responsabilités et celui des assurances sont intimement et indivisiblement liés, c'est le second qui seul a permis le premier. » (SAVETIER, D. H., Chr., 1931, p. 9). Voir aussi l'excellente thèse de M. LAGARDE, La responsabilité civile et l'assurance (Thèse, Montpellier, 1925). Cet auteur considère également que l'évolution du risque est liée à celle de l'assurance, c'est à cela qu'il attribue les changements d'opinion de Labbé (p. 157) et prétend même (p. 188) que l'on en arrivera à diviser

L'assurance a été faite dans le but égoïste de protéger l'automobiliste, mais actuellement on regarde surtout ses effets par rapport à la victime à qui elle permet de toucher intégralement ce qui lui est dû. L'assurance est en voie de devenir une œuvre altruiste. Le tiers qui a subi le dommage peut l'attaquer par une action directe (Cas. civ., 14 juin 1926 (D. P., 1927, 1-5, n. Josserand), Paris, 24 janvier 1930 D. P., 1930, 2-1, n. Josserand), il a un privilège sur l'indemnité due par l'assureur à l'assuré (Loi du 13 juillet 1930, art. 53).

Dans une remarquable chronique : « Vers la socialisation de la responsabilité et des risques individuels ⁽¹⁷⁾, et dans une note au *Dalloz Périodique* de 1930 ⁽¹⁸⁾, M. Savetier nous dit : « On considère aujourd'hui que tout dommage subi accidentellement par un individu doit... trouver une réparation » ⁽¹⁷⁾. C'est pour cela que la jurisprudence a tant évolué vers le risque, car « pratiquement cette tendance se traduit par une recherche de responsabilité; il faut trouver qui réparera » ⁽¹⁸⁾. Il faut être sûr alors que la personne condamnée civilement pourra payer; ce n'est pas toujours ce qui se produit, nous l'avons vu. Ce « sentiment instinctif » ⁽¹⁸⁾ d'idée de réparation nous conduit donc, si on veut l'appliquer jusqu'au bout, à l'assurance obligatoire. « Elle serait en effet le seul moyen de généraliser absolument la réparation des

les actes en deux catégories : ceux qui, prévisibles, peuvent être assurés et pour lesquels on peut aggraver la responsabilité de l'auteur, et les non-prévisibles pour lesquels on doit rester au système de la faute aquilienne.

(17) SAVETIER, D. H., 1931, Chr., pp. 9 et suiv.

(18) SAVETIER, D. P., 1930, 1, 81, en note.

sinistres. Elle seule peut mettre la victime à l'abri du responsable » (19). C'est la conséquence logique des nouveaux principes juridiques. Celui qui met en circulation un objet aussi dangereux qu'une automobile doit pouvoir répondre des maux qu'il peut causer ; les tiers ont droit à la vie, mais on ne peut la leur garantir : ils ont donc au moins droit à une indemnité en cas d'accident (20). Nombre d'automobilistes sont absolument incapables d'acquitter les dommages qu'ils peuvent être amenés à réparer ; seule une Assurance peut suppléer à leur insolvabilité. S'assurer devient alors pour ces automobilistes un cas de conscience (21), et, si elle est élastique, la victime doit perdre tout espoir d'être indemnisée. Pour parer à la carence intéressée de la loi morale, et afin de pouvoir réparer les dommages qu'ils sont susceptibles de causer à autrui, le plus simple est d'imposer à tous les conducteurs d'autos ce moyen facile et relativement peu onéreux : *l'assurance*.

(19) SAVETIER, *D. H.*, 1931, *Chr.*, pp. 9 et suiv.

(20) « Quand on commence à poser cette règle morale que même en faisant un acte permis par la loi, l'homme doit dans certains cas réparer les suites fâcheuses de cet acte, on ne peut que reconnaître la faute de celui qui n'a pas réparé le dommage causé. » (RIPERT, *La règle morale dans les obligations civiles*, p. 208.)

(21) « Ne pas être assuré quand on est insolvable est de l'imprévoyance criminelle. » (DEGRULLY, *Le problème de la circulation*, p. 44.)

TITRE II

Réalisation de l'assurance obligatoire

PREMIÈRE PARTIE : EN FRANCE

CHAPITRE PREMIER

Projets de lois

Nous avons eu en France plusieurs propositions de loi pour rendre l'assurance obligatoire. Certaines, telles les propositions Lafarge ou Malingre, se bornent à exiger la preuve de la garantie donnée au tiers pour le remboursement des dommages en cas d'accident (caution ou assurance). Le système de la caution n'est guère employé. Les automobilistes préfèrent s'assurer plutôt que de verser une forte somme dans une caisse de l'Etat. En pratique on revient à peu près au système de l'assurance obligatoire.

1° Le 15 mars 1922 une proposition de loi fut déposée par MM. Lafarge, Cordelle, Bataille ⁽¹⁾ à la Chambre des Députés. Les automobilistes auraient eu le choix entre s'assurer ou faire un dépôt à la Caisse des Dépôts et Consignations. Les Sociétés anonymes

(1) Proposition Lafarge. Ch. des Députés. *Doc. Parl., Annexes. Ses. ordinaire 1922, n° 4075, p. 398.*

propriétaires de voitures n'y auraient pas été obligées si elles avaient affecté une réserve pour le paiement des dommages causés par leurs automobiles.

2° Proposition Humbert Richard, en date du 5 décembre 1922. On aurait imposé aux automobilistes une assurance de 100.000 francs pour les dommages causés aux tiers.

Les organisateurs de transports publics devaient être assurés également contre les accidents survenus aux voyageurs pour une somme de 100.000 francs par voiture, et si celle-ci avait plus de quatre places, 25.000 francs par place supplémentaire. Les victimes possédaient en outre (art. 3) une action directe contre l'Assurance et un privilège sur le prix de vente de l'automobile.

De plus, cette proposition contenait dans ses articles 5 et 6 des moyens de contrôle et des sanctions énergiques qui n'ont pas été repris dans les autres projets; il est bon de les connaître :

L'article 5 exigeait que tout conducteur d'automobile (que ce soit le propriétaire, le locataire ou le préposé) soit porteur de la quittance de la police d'assurance et puisse la présenter à toute réquisition de la force publique, sous peine d'application de l'article 471 du Code pénal (1 à 5 francs d'amende).

L'article 6 prévoyait le cas où le contrevenant n'était pas assuré : il aurait alors été passible d'une amende de 1.000 à 5.000 francs. En cas de récidive à l'amende, aurait été ajoutée une peine de un à trois

mois de prison avec retrait du permis de conduire pendant trois mois ⁽²⁾.

La somme de 100.000 francs imposée comme garantie par cette loi nous paraît être insuffisante. Par contre, nous pensons que tout projet d'assurance obligatoire devrait adopter les articles 5 et 6 de la proposition Humbert Richard.

3° Le 27 novembre 1924, M. Charpentier ⁽³⁾ déposa au Sénat la proposition suivante : Les permis de conduire ne seront délivrés qu'à ceux justifiant du paiement d'une prime d'assurance garantissant le versement d'une somme de 100.000 francs au moins aux tiers victimes d'accidents, la société d'assurances choisie par l'automobiliste devant être agréée par l'Etat (art. 2). Chaque année, l'automobiliste devra faire viser à la mairie la justification du paiement de la prime (art. 3) et, afin d'éviter l'insouciance chez les conducteurs de voiture, l'article premier dit : l'application des articles 319 et 320 du Code Pénal ⁽⁴⁾ entraîne la suspension du permis de conduire pendant une période allant de un à dix ans. Comme dans la précédente proposition la somme garantie est trop faible, nous avons vu que les condamnations sont souvent bien supérieures à 100.000 francs. Quant au système de contrôle par un visa à la mairie, c'est une paperasserie compliquée dont les résultats nous paraissent très problématiques.

(2) Proposition Humbert Richard. Ch. des Députés. *Doc. Parl., Annexes. Ses. extraordinaire*, 1922, n° 5198, p. 418.

(3) Proposition Charpentier. Sénat. *Doc. Parl., Annexes. Ses. extraordinaire*, 1924, n° 674, p. 609.

(4) Qui punissent l'homicide ou les blessures par imprudence.

4° Le 22 octobre 1929, M. René Coty ⁽⁵⁾ déposa à la Chambre une proposition bien supérieure aux précédentes et qui est inspirée par la loi suisse du 10 février 1926.

Dans son préambule, M. Coty se base sur l'idée du risque et nous dit que celui qui expose autrui à des accidents doit se mettre en mesure d'en réparer les conséquences.

Pensant que le système du fonds commun n'est pas pratique, il propose, dans l'article premier, que tout propriétaire d'automobile soit tenu de justifier d'une assurance en vue de couvrir la responsabilité civile de tout accident causé par l'usage du véhicule, quel qu'en soit le conducteur et quelle que soit la victime. Ce système nous paraît excellent ⁽⁶⁾. Il ne s'agit plus de l'assurance personnelle, mais d'une assurance réelle, permettant à la victime de toucher son indemnité sans discussion ni ergotage, au contraire de ce qui a lieu dans les contrats d'assurances actuels où l'on voit les compagnies se refuser à payer lorsque c'est le fils de l'assuré qui conduisait ou si la voiture avait été prêtée par un tiers. La réparation de l'accident dépend alors de la solvabilité de la personne jugée responsable, et c'est presque toujours le propriétaire de l'automobile ; quoique assuré, c'est lui qui doit payer. La fin de l'article dit : l'assurance doit couvrir la responsabilité

(5) Proposition Coty. Ch. des Députés. *Doc. Parl.*, Annexes. Ses. extraordinaire, 1929, n° 2282, p. 7, 2^e vol. Cette proposition pourrait et devrait servir de modèle à ceux qui réclament l'assurance obligatoire.

(6) Pour M. A. BRESSON, *D. H.*, 1930, p. 33, l'assurance réelle est « la forme d'avenir de l'assurance automobile ; c'est le moyen de donner aux usagers de la route la garantie qu'ils escomptent en contractant une assurance. »

quelle que soit la victime. On voit ainsi protéger le piéton et le transporté, que ce dernier soit payant ou non. Beaucoup d'automobilistes sont, nous le répétons, assurés seulement pour les tiers transportés à titre gracieux. Or les tribunaux considèrent souvent des transports comme faits à titre onéreux bien que le voyageur n'ait pas payé (voir page 26). Le conducteur est alors condamné et l'assurance se dérobe. Avec l'article premier de la proposition Coty ce fait ne peut pas se produire.

Art. 2. — Le tiers lésé a une créance directe et privilégiée. L'action directe contre l'assureur et le privilège étaient déjà admis par la loi du 26 mai 1913 et la jurisprudence.

L'article 2, proposé, évitait toute discussion à ce sujet ⁽⁷⁾.

Art. 3. — L'assureur ne peut opposer aux tiers les déchéances ou les résiliations. C'est le système imposé dans les assurances contre les accidents du travail. La victime ne court plus le risque de l'insolvabilité de l'auteur de l'accident toutes les fois que l'assurance a dissimulé en caractères minuscules une clause lui permettant de se dérober ⁽⁸⁾.

Art. 4. — La cessation ne produit ses effets que trente jours après la notification faite par l'assureur à l'autorité administrative compétente. C'est un article

(7) La loi du 28 mai 1913 et même celle du 13 juillet 1930, n'indiquent pas expressément que la victime a une action directe contre l'assureur, mais la jurisprudence l'admettait déjà. Cass., Ch. civ., 14 juin 1926. *D. P.*, 1927, note JOSSERAND; *S.*, 1927, I, 25, note ESMEIN.

(8) La loi du 13 juillet 1930 (art. 8) exige que les clauses de nullité soient mentionnées en caractères très apparents, ce qui réduit les chances de déchéance. La proposition Coty est antérieure à cette loi.

imité de la loi suisse de 1926. Il permet à l'Administration de retirer le droit de conduire à l'automobiliste qui ne présente pas une nouvelle police, de cette façon aucune voiture ne peut circuler sans être couverte par une assurance.

L'article 5 décide la consultation des groupements intéressés (automobilistes et assurances) pour fixer les clauses obligatoires, celles à prohiber dans les polices, ainsi que le montant des sommes minima garanties. A ce sujet nous répétons qu'il faudrait fixer un chiffre bien supérieur à 100.000 francs, somme jugée suffisante par les propositions Humbert Richard et Charpentier.

La même Commission doit aussi déterminer la forme du contrôle administratif destiné à surveiller l'application de la loi. Le mieux serait d'adopter l'article 5 de la proposition Humbert Richard.

Quant aux sanctions proposées par M. Coty (art. 6) contre les automobilistes récalcitrants, nous les estimons dérisoires. Celui qui a mis en circulation une voiture non assurée sera passible d'une amende de 16 à 1.000 francs. Là encore il nous semble préférable d'adopter l'article 6 de la proposition Humbert Richard (1.000 à 5.000 francs d'amende, trois mois de prison en cas de récidive et retrait du permis de conduire pendant trois mois). Si l'assurance est jugée indispensable il faut en imposer énergiquement l'application, sinon, les automobilistes sans ressources personnelles ou ceux dont la mentalité à courte vue considèrent uniquement leur intérêt immédiat, trouveront plus économique de payer 16 francs d'amende qu'une prime d'assurance.

5° Le rapport de M. Malingre ⁽⁹⁾, fait à la Chambre des Députés au nom de la Commission des finances, propose : « qu'aucune autorisation de mise en service d'un véhicule quelconque ne pourra être délivrée sans production, par le ou les intéressés, d'un titre établissant la garantie donnée aux tiers du remboursement des dommages qui pourraient être causés à concurrence d'une somme de 100.000 francs ». En pratique, c'est revenir à l'assurance obligatoire.

6° Proposition de M. Bouhenry, 10 mars 1932 ⁽¹⁰⁾ : Toute personne apprenant à conduire ou demandant un permis de circulation devrait présenter une police d'assurance envers les tiers garantissant 200.000 francs pour les automobiles et 100.000 pour les motocyclettes. Le fait de circuler sans permis de conduire serait passible de 50 à 500 francs d'amende et 8 jours à 6 mois de prison. La peine serait doublée pour l'automobiliste circulant sans être assuré (art. 5).

7° Proposition de M. Ledoux, 24 mars 1932 ⁽¹¹⁾ : L'assurance était exigée pour l'obtention du permis de conduire. La police devait être contractée auprès d'une société autorisée par l'Etat et présentée à toute réquisition

8° Proposition Monjauvis, Capron, du 29 novembre 1932 ⁽¹²⁾ : Le fait de faire circuler une voiture sans

(9) Rapport Malingre du 18 décembre 1913. Ch. des Députés. *Doc. Parl.*, Annexes, 1931, Ses. extraordinaire, n° 5998, p. 471.

(10) Proposition Bouhenry, n° 6608. *Doc. Parl.*, Ch. Députés, Annexes, Ses. ord., 1932, p. 441.

(11) Proposition Ledoux, n° 6825. *Doc. Parl.*, Ch. Députés, Annexes, Ses. ord., 1932, p. 593.

(12) Proposition Monjauvis, n° 924. *Doc. Parl.*, Ch. Députés, Annexes. Ses. extraord., 1932, p. 194.

être assuré contre les accidents causés aux tiers aurait entraîné une amende de 1.000 à 2.000 francs, et une peine de prison allant de 2 à 5 ans. Voilà des sanctions au moins aussi énergiques que celles proposées par M. Humbert Richard.

9° Proposition Corsin, Fouilland, du 29 novembre 1932 ⁽¹³⁾ : La somme minimum à garantir aurait été fixée par le service départemental des Mines, lors de la déclaration du véhicule à la Préfecture : il fallait être assuré à une « compagnie solvable, notoirement connue » (art. 3).

10° Proposition Vincent Auriol, du 17 janvier 1933 (N° 258) : Elle imposait l'assurance des « risques des tiers du fait des automobilistes. (Titre III, chapitre I, art. 30). C'était une assurance d'Etat dont le fonds eût été géré par la Caisse des Dépôts et Consignations et les primes perçues par le receveur des Contributions indirectes. Cette proposition organisait un monopole général des assurances.

Il y a donc eu dix tentatives pour remédier à l'insolvabilité des automobilistes. Il est lamentable de constater que pas une seule loi n'a été votée, alors que l'opinion publique la réclame à grands cris.

(13) Proposition Corsin, n° 933. *Doc. Parl., Ch. Députés, Annexes, Ses. extraord., 1932, p. 224.*

CHAPITRE II

Arrêté du Préfet de police du 7 mai 1930

La seule réalisation pratique de l'assurance obligatoire en France est celle due à l'initiative de M. Chiappe, Préfet de Police. Son arrêté est appliqué dans tout le département de la Seine depuis le 1^{er} octobre 1931 (1). Il ne s'adresse pas à tous les automobilistes, mais seulement, d'après l'article 1^{er}, à « tout propriétaire ou loueur de voitures publiques, tout entrepreneur ou concessionnaire d'un service permanent ou occasionnel de voitures ». Ils doivent indiquer comment ils garantissent, « jusqu'à concurrence d'un minimum de 200.000 francs, les droits des tiers qui seraient victimes d'accidents provoqués par l'usage des véhicules ». Ils ont le choix entre l'assurance ou la justification « de réserves réalisables suffisantes ». C'est le système de l'Etat de Rhode-Island (Etats-Unis). C'est aussi celui de MM. Lafarge et Cordelle et du rapport de M. Malingre au nom de la Commission des Finances de la Chambre des Députés.

L'assurance n'est pas exigée en théorie, mais elle

(1) « C'est probablement la première fois qu'une aussi grosse réforme civile et sociale est entreprise par voie d'arrêté de police. » (GALINIER, *Thèse citée*, p. 225.)

l'est en fait. Les automobilistes ne peuvent pas toujours déposer de grosses sommes comme caution, et ceux qui peuvent le faire ne voulant pas immobiliser une partie de leur fortune préfèrent être assurés. C'est ce qui s'est produit avec l'arrêté Chiappe. Beaucoup de sociétés de taxis à faible capital n'ont pas hésité à payer des primes plutôt que de consigner 200.000 francs.

On a prétendu qu'il suffirait de modifications de détails pour transformer le texte de l'arrêté en loi, en mettant par exemple : « Tout propriétaire de véhicule » au lieu de « tout propriétaire ou loueur de voitures publiques ». Cette modification nous paraît insuffisante. Puisque le privilège et le recours direct de la victime sont aujourd'hui admis soit par la jurisprudence, soit par la loi du 13 juillet 1930, mieux vaudrait confirmer cet état de fait en l'incorporant d'une façon explicite dans la loi sur l'assurance obligatoire. Les sanctions contre les automobilistes non assurés doivent aussi être organisées plus sérieusement. Enfin, nous avons vu que l'assurance ne paye pas toujours, soit parce qu'elle a en sa faveur une clause sybilline de sa police, soit parce que le moment est favorable pour se mettre en faillite.

L'arrêté Chiappe n'apporte aucun remède à ces maux, il ne surveille pas le texte des polices ni la solvabilité des sociétés d'assurances. Or en 1931 et en 1932 on en a vu plusieurs s'effondrer dont une était justement spécialisée dans la garantie de la responsabilité des chauffeurs de taxi ⁽²⁾. Dans le reste de la

(2) Voir CHOUVY, *Thèse citée*, pp. 17 (note 10) et 86.

France, certains arrêtés préfectoraux, voire même municipaux, ont fait quelques efforts pour la réglementation des transports en commun et institué l'assurance obligatoire ⁽³⁾. Dans beaucoup de grandes villes, les municipalités exigent pour les taxis la justification d'une assurance minimum : elle est de 200.000 francs à Montpellier ⁽⁴⁾.

Tout cela est bien insuffisant.

(3) GODFERNAUX, *Les grands réseaux de chemins de fer français*, p. 7.

(4) DEGRULLY, *La route meurtrière*, p. 27, note 1.

DEUXIÈME PARTIE

L'assurance obligatoire à l'étranger ⁽¹⁾

1° AUTRICHE. — Elle avait adopté le principe de l'assurance obligatoire pour les dommages résultant du fait de l'automobile par la loi du 9 août 1908 ⁽²⁾ (articles 11 et 12).

L'assuré devait supporter dans une proportion déterminée une partie du préjudice, et même tout ce préjudice si l'indemnité était inférieure à une certaine somme des règlements devant par la suite fixer les détails pour l'application de cette loi.

2° ANGLETERRE. — L'Angleterre même — le dernier pays sans doute où l'on puisse encore voir circuler des carrosses conduits par des cochers à perruque poudrée — nous précède dans la voie de l'assu-

(1) Cette question a été très bien étudiée avec beaucoup de détails dans la thèse très complète à ce sujet de M. CASSIN. *Thèse*, Paris, 1932.

(2) THIRAULT, La loi du 9 août 1908 sur la responsabilité résultant de tout dommage causé par des voitures automobiles en marche. *Annuaire de Législation étrangère*, 1908, p. 226.

rance obligatoire. Le nombre d'accidents y est plus considérable que chez nous. En 1931, il y a eu 6.031 morts et 148.771 blessés. Dans ces chiffres ne figure pas le contingent de l'Ecosse qui se compose de 666 morts et de 17.348 blessés ⁽³⁾.

Le 1^{er} août 1930, a été organisée la loi dite « Road Traffic act » ⁽⁴⁾.

La première partie est une sorte de code de la route accompagné d'énergiques sanctions. Les automobilistes imprudents ou dangereux, ceux qui conduisent en état d'ivresse, fait, paraît-il fréquent le dimanche, peuvent être condamnés à une amende de 50 livres et quatre mois de prison ; il peut y avoir retrait du permis de conduire pendant un an, avec mention de la condamnation sur le nouveau permis.

La deuxième partie impose l'assurance. Le permis de circuler n'est accordé que sur la présentation de la police d'assurance qui doit être rédigée dans les conditions exigées par la loi. L'automobiliste peut du reste la remplacer par une garantie ⁽⁵⁾ émanant d'un groupement autorisé (qui doit lui-même avoir fait un dépôt de 15.000 livres dans les caisses de l'Etat).

Les déchéances encourues par l'assuré sont inopposables aux tiers, mais l'assurance peut se retourner contre lui. Le fait de circuler sans assurance ou sans garantie est passible d'une amende de 50 livres, trois mois de prison et du retrait du permis de conduire

(3) Rapport du Home Office de 1931.

(4) *Revue générale des assurances terrestres*, 1931, pp. 205 et suiv.

(5) La somme garantie doit être de 5.000 livres pour les voitures ordinaires et de 25.000 livres pour les voitures de transport en commun.

pendant un an. L'assurance est réservée à des sociétés autorisées par l'Etat ⁽⁶⁾.

3° DANEMARK. — L'assurance obligatoire y est imposée par la loi du 20 mars 1918 ⁽⁷⁾.

Elle commence par établir la responsabilité absolue du propriétaire de la voiture pour les dommages causés par celle-ci soit à des piétons, soit à des personnes transportées. Le propriétaire peut se dégager en rapportant la preuve de la faute de la victime.

L'assurance est obligatoire et doit avoir été contractée auprès d'une société reconnue par l'Etat, garantir une somme de 12.000 couronnes pour les automobiles et de 6.000 couronnes pour les motocyclettes. L'assureur doit réparer les dommages causés par l'assuré, même s'il a contrevenu à ses obligations envers lui. On interdit ainsi aux sociétés l'imposition de toutes ces clauses plus ou moins obscures qui leur permettent de se dérober. Si un accident se produit pendant les quinze jours qui suivent la résiliation de l'assurance, elle doit quand même payer les indemnités, mais peut alors se retourner contre l'automobiliste. C'est elle, et non la victime, qui encourt le risque de l'insolvabilité de celui-ci.

Cette loi semble avoir donné des résultats appréciables, aussi n'en parle-t-on jamais.

(6) D'après J. CHOUVY (*Thèse citée*, p. 84) le résultat est mauvais pour les compagnies d'assurances, leurs bénéfices ont fortement diminué elles ne sont pas contentes, c'est logique, mais ce n'est pas une raison suffisante pour condamner l'assurance obligatoire.

(7) Voir G. CASSIN, *Thèse citée*, p. 11.

4° ETATS-UNIS. — Dans cette nation le nombre d'automobiles est considérable, le nombre d'accidents aussi. Il y a chaque année près de 30.000 morts et un million de blessés ⁽⁸⁾. En septembre 1931 il y a eu environ 110 tués par jour, « ce qui fait cinq morts à l'heure ». Comme les voitures se vendent à tempérament, beaucoup de personnes de condition très modeste en achètent, et, comme leurs ressources sont très limitées, elles ne s'assurent pas à moins d'y être obligées, pressentant qu'elles auraient de la difficulté à acquitter les primes d'assurances.

Il n'y a pas une loi unique sur tout le territoire national des Etats-Unis : chaque Etat a les siennes, présentant quelques particularités ; mais les lignes générales des lois imposant l'assurance obligatoire sont celles-ci :

La somme garantie doit être de 5.000 dollars au moins pour une victime et 10.000 pour l'ensemble des personnes blessées dans le même accident, 1.000 dollars doivent être prévus pour les dommages matériels. Ces lois s'appliquent à deux catégories d'automobilistes :

1° Ceux qui ont été condamnés à réparer des dommages causés par un accident et n'ont pas exécuté le jugement.

2° Ceux qui ont eu une contravention pour infraction aux lois sur la circulation, notamment pour avoir, en dépit du régime sec, conduit en état d'ivresse.

« On a critiqué cette mesure... en premier lieu parce qu'elle laisse sans protection la première victime, en

(8) CASSIN, *Thèse citée*, p. 20.

second lieu parce que les personnes qui sont incapables de conduire ne devraient en aucune manière être autorisées à le faire » ⁽⁹⁾.

En général, la garantie n'est plus exigée, si après un certain délai (deux ou trois ans selon les Etats) l'automobiliste n'a pas été condamné une seconde fois pour accidents ou infractions au Code de la route.

Enfin l'assurance n'est pas imposée, en théorie tout au moins. On peut la remplacer par une caution ou un dépôt dans les Caisses de l'Etat ; mais comme ces deux derniers moyens ne sont pas employés par les automobilistes, on peut en conclure, qu'en pratique, l'assurance obligatoire est imposée.

Ont adopté ce système avec quelques variantes :

1° L'Etat de Californie (1923-1927-1929). L'automobiliste est dispensé de l'assurance s'il présente l'engagement d'une personne qui se porte caution ou s'il verse 11.000 dollars dans les Caisses de l'Etat. La garantie n'est exigée que des automobilistes ayant causé plus de 100 dollars de dommages à autrui.

2° L'Etat de Connecticut (1925-1927-1929). Tout conducteur d'automobile ayant été condamné à 50 dollars de dommages doit être assuré, l'assurance peut être remplacée par un dépôt ou une caution. Au bout de trois ans la garantie peut ne plus être exigée si l'automobiliste n'a pas subi une nouvelle condamnation.

3° L'Etat de Iowa (1929).

4° L'Etat du Maine (1927-1929). L'obligation de garantie est supprimée si pendant trois ans l'automobiliste ne commet pas d'infraction au code de la route.

(9) PATTERSON, *Revue générale des assurances terrestres*, 1930, p. 1079.

5° L'Etat du Massachussetts (1927). Dès l'enregistrement de la voiture, il est exigé la preuve de la garantie par une assurance d'une somme de 5.000 dollars pour une victime et de 10.000 dollars pour toutes les personnes blessées dans le même accident. On a ici laissé de côté la réparation des dommages matériels. Les compagnies d'assurances sont soumises à une certaine réglementation. Un fonctionnaire spécial, l'Insurance Commissioner, est chargé de les surveiller, de fixer les classifications des véhicules et les tarifs des primes. L'assurance peut être remplacée par un dépôt de 5.000 dollars dans les Caisses de l'Etat. Malgré toutes ces précautions, la loi du Massachussetts a donné des résultats médiocres. Dès 1929 on parlait de la remanier. Les compagnies d'assurances ne cessent de crier misère et de demander des relèvements de tarifs. Cette loi est toujours citée comme exemple par les détracteurs de l'assurance obligatoire.

6° L'Etat de New-Hampshire (1927-1929).

7° L'Etat de New-Jersey (1929). La garantie n'est plus exigée au bout de trois ans, si, pendant ce temps, l'automobiliste n'a plus subi de condamnation pour accident ou contravention au code de la route.

8° L'Etat de New-York (1929).

9° L'Etat de Rhode-Island (1929). L'automobiliste peut remplacer l'assurance par une caution de 11.000 dollars (engagement de garantie par une compagnie autorisée) ou par la preuve qu'il est en état de payer 20.000 dollars.

10° L'Etat de Vermont (1928-1929). Il suffit d'avoir été condamné à 75 dollars de dommages, l'assurance

n'est exigée que pendant les trois années qui suivent le jugement.

11° L'Etat du Minnesota a un système un peu différent (1927). Pendant les deux années qui suivent une condamnation, l'automobiliste doit présenter un engagement de garantie de 2.500 dollars.

12° L'Etat du North-Dakota (1929) a une loi identique, mais l'engagement n'est que de 2.000 dollars et est nécessaire pendant les deux années qui suivent une condamnation pour accidents.

Dans tous ces Etat la loi n'a pas donné les résultats espérés.

5° FINLANDE. — La loi du 28 avril 1925 ⁽¹⁰⁾, après avoir indiqué qui doit supporter la responsabilité des dommages causés par les « voitures munies d'un moteur », impose l'assurance au profit des tiers. Cette loi ne s'applique pas aux side-cars pesant moins de 50 kilos.

6° LUXEMBOURG. — L'assurance est obligatoire pour les automobilistes, en vertu d'un arrêté grand-ducal du 25 février 1930 ⁽¹¹⁾.

7° EN NORVEGE ⁽¹²⁾. — La loi est du 20 février 1926. Elle s'efforce de prévenir les accidents en exigeant que les voitures avant d'être mises en circulation soient examinées par des experts. Elle présume la responsabilité de l'automobiliste s'il cause des dom-

(10) *Annuaire de Législation étrangère*, 1925, p. 223.

(11) SCHERER, *Thèse citée*, p. 45.

(12) Frede CASTBERG, *Annuaire de législation étrangère*, 1926, p. 112.

mages à autrui, dans ce cas il « sera tenu de payer les dommages-intérêts, même s'il n'y a aucune négligence de sa part ou de la part du conducteur de l'automobile ». Elle spécifie également que cette responsabilité pécuniaire revient au propriétaire du véhicule.

La loi n'exige pas à proprement parler l'assurance, mais « une garantie pour le paiement des dommages-intérêts que la circulation de l'automobile pourrait entraîner ». Cette garantie est indispensable pour obtenir la délivrance du permis de circulation; elle doit être déposée « chez l'autorité de police compétente » qui doit l'approuver. Cette approbation peut d'ailleurs, plus tard, être retirée et l'automobiliste, pour pouvoir circuler, doit alors en présenter une nouvelle.

Afin d'éviter l'accident dit anonyme, celui qui cause un accident et qui s'enfuit laissant le blessé sans secours, outre les sanctions pénales, se voit, si on le retrouve, retirer pour toujours le permis de conduire.

8° LA NOUVELLE-ZELANDE oblige également les automobilistes à être assurés pour les dommages qu'ils pourraient causer aux tiers. (Loi du 25 juillet 1930) ⁽¹³⁾.

9° SUEDE. — Une loi du 10 mai 1929 ⁽¹⁴⁾ exige que tout propriétaire d'une automobile contracte une assurance, même si la voiture est achetée à tempérament et qu'elle ne soit pas encore complètement payée. Une somme de 60.000 couronnes doit être garantie

(13) SCHERER, *Thèse citée*, p. 45.

(14) *Revue générale des assurances terrestres*, 1931, p. 242.

(avec une limitation de 20.000 couronnes par personne) et 10.000 pour les dommages matériels. La loi suédoise présente une particularité très intéressante : elle prévoit le cas où un accident est causé par un automobiliste inconnu ou qui aurait réussi à se soustraire à l'obligation d'être assuré. Les sociétés d'assurance-locomotion sont solidairement tenues à payer à la victime l'indemnité qu'elle aurait touchée si l'automobiliste responsable avait été assuré (ou retrouvé dans le cas de fuite). L'assurance est responsable pendant trente jours après l'avis adressé par elle aux autorités de la résiliation ou de l'expiration de la police. Ceux qui circulent sans être assurés sont passibles de 2.000 couronnes d'amende.

10° SUISSE. — Le « Laboratoire européen des mœurs » avait, le 10 février 1926, voté une loi fort bien conçue. Elle édictait d'abord les bases déterminant la responsabilité des automobilistes et leur imposait ensuite l'assurance ⁽¹⁵⁾. Cette loi fut repoussée par le referendum populaire du 15 mai 1927. Une nouvelle loi, qui s'inspirait du reste beaucoup de la première, fut acceptée le 15 mars 1932 ⁽¹⁶⁾, après de féroces discussions.

La loi crée d'abord une présomption de responsabilité civile envers celui dont la voiture cause des dommages. Pour obtenir le permis de circulation il faut présenter une police d'assurance contre les accidents

(15) BOURGKNECHT, La responsabilité civile de l'automobiliste dans la loi fédérale sur la circulation des automobiles et des cycles du 10 février 1926. Thèse, Fribourg, 1927.

(16) *Revue générale des assurances terrestres*, 1932, p. 630.

causés aux tiers. La somme garantie doit être de 100.000 francs (suisses) (avec un minimum de 50.000 francs pour une victime) pour une automobile ordinaire. Les transports en commun doivent être assurés pour 150.000, 300.000 ou 500.000 francs au moins par voiture, selon le nombre de places offertes par celle-ci. La victime a une action directe contre l'assureur. En cas de vente de l'automobile, le premier propriétaire reste responsable des accidents qu'elle peut causer, tant que le transfert officiel du permis de circulation n'aura pas été effectué. Les sociétés d'assurances doivent être autorisées par le Conseil Fédéral : elles sont obligées de payer les dommages dus pour des accidents arrivant 14 jours après l'avis adressé aux autorités cantonales de l'expiration ou de la cessation de l'assurance.

Conclusion

Comme l'indique M. Savetier ⁽¹⁾, on considère aujourd'hui que toute victime doit toucher une indemnité en réparation des dommages subis.

En cas d'accident d'automobile, la loi, à l'étranger, désigne la personne responsable. Nous avons vu, en France, les efforts de la jurisprudence pour arriver au même résultat ; après avoir plus ou moins torturé les articles de notre vieux Code, elle a institué une présomption de responsabilité contre l'automobiliste : les rares excuses admises en théorie pour écarter cette responsabilité ne sont jamais acceptées en pratique. Toute personne conduisant la voiture étant considérée comme préposée du propriétaire, c'est lui qui, en définitive, est toujours condamné civilement.

Mais, si l'on veut appliquer jusqu'au bout ce principe de la réparation de tout dommage, il ne suffit pas de condamner l'automobiliste, il faut qu'il puisse payer. Dans les pays voisins (Danemark, Norvège, Suisse) la loi qui crée la présomption de responsabilité impose en même temps l'assurance. En France, la jurisprudence ne pouvait aller jusque là. Il serait temps de voir le législateur intervenir et secouer enfin sa torpeur.

(1) SAVETIER, *D. H.*, 1931, *Chr.*, p. 9.

Différents systèmes peuvent suppléer à l'automobiliste insolvable : la caution, le fonds de garantie et l'assurance. Le premier est à éliminer immédiatement, personne ne veut faire un dépôt considérable. Dans les pays où l'on a le choix entre la caution et l'assurance, tout le monde adopte l'assurance.

Le fonds de garantie peut certainement donner de bons résultats, les victimes sont sûres de toucher leur indemnité ; mais la façon d'alimenter sa caisse est assez délicate et aboutit toujours à des injustices exaspérantes pour les automobilistes : le fonds payant continuellement pour ceux qui ne lui versent jamais rien parce qu'ils ne sont pas assurés et sont insolvables. Enfin, ce moyen de garantie ne protège pas le propriétaire d'une voiture lorsque l'assurance trouve un argument pour ne pas payer. Quoique n'ayant souvent rien fait de répréhensible, ce propriétaire peut être ruiné par les indemnités à verser aux victimes de son automobile.

Il ne reste que l'assurance obligatoire. Elle a aussi des inconvénients ; nulle œuvre humaine n'est parfaite. Nous croyons avoir montré que les reproches dont on l'accable sont plus passionnés que justes.

Il ne suffira pas cependant au Législateur de dire : « Tout propriétaire d'une automobile doit être assuré contre les accidents causés aux tiers ». Une loi imposant l'assurance serait évidemment une grande réforme dans notre Droit. Il serait puéril de se dissimuler combien il faudra de gros efforts pour la faire appliquer et atteindre vraiment son but qui est de faire obtenir

une indemnité à toute victime d'un accident d'automobile.

D'où un certain nombre de problèmes pour résoudre les difficultés matérielles d'une réglementation délicate et difficile :

1° Eviter le danger de faillite des Société d'assurances.

2° Etre sûr que la police jouera dans tous les cas où l'automobile assurée causera un accident.

3° Fixer le minimum à assurer et le rendre proportionnel aux risques résultant du volume du véhicule, afin d'éviter de voir les dommages-intérêts dépasser les sommes garanties.

4° Assurer l'application de la loi en exerçant sur les automobilistes un contrôle efficace et en châtiât énergiquement les récalcitrants.

5° Prévoir un moyen d'indemniser les victimes des accidents dits anonymes ou causés par des automobilistes insolubles ayant trouvé le moyen d'échapper à la loi.

Il y aurait lieu, croyons-nous, pour les deux premiers points, de s'inspirer du décret du 28 février 1899 à propos des assurances contre le risque des accidents du travail.

I. — Pour écarter le danger de faillite, à l'étranger, les lois sur l'assurance obligatoire exigent que celle-ci soit contractée auprès des Sociétés autorisées dont la solvabilité est vérifiée et la comptabilité soumise à une surveillance de la part de l'Etat.

En France, le décret du 8 mars 1922 avait déjà pré-

tendu garantir la solvabilité des Sociétés d'assurances qui couvrent les risques de responsabilité civile : il a donné de médiocres résultats.

Il y a eu d'autres tentatives :

Un projet déposé par M. Loucheur, le 30 novembre 1929, voulait placer les Sociétés « d'assurances contre les risques de responsabilité civile vis-à-vis des tiers » sous la surveillance du ministère du Travail ⁽²⁾. Un autre projet du 19 janvier 1933, par M. Dalimier, voulait aussi contrôler et surveiller les Sociétés d'assurances contre les accidents causés par les véhicules automobiles ⁽³⁾. Elles n'auraient fonctionné qu'après un enregistrement préalable constaté par un décret du Ministre du Travail, le Comité consultatif entendu. Ce Comité devrait être recruté dans des milieux aussi divers qu'inattendus : deux sénateurs, trois députés, un représentant du Conseil d'Etat, de la Cour de Cassation, du Tribunal de Commerce de la Seine, de la Chambre de Commerce de Paris, du Préfet de police, de la Faculté de Droit de Paris, des représentants d'associations automobiles et touristiques, des chauffeurs professionnels, des Sociétés d'assurances, des conducteurs d'automobiles et même de quatre personnes « qualifiées par leur compétence en matière de circulation et d'assurance automobile ». L'obligation de verser un cautionnement et de constituer des réserves (art. 3, *a* et *b*) écartaient le danger de faillite ;

(2) Projet Loucheur, n° 2523. *Doc. Parl.*, Ch. des Députés, Annexes, Session extraordinaire, 1929, p. 257, 2^e vol. Dans son exposé, M. Loucheur nous parle des sociétés à comptabilité rudimentaire ou occupant des locaux garnis de meubles qui ne leur appartiennent même pas.

(3) Projet Dalimier, n° 1277. Ch. des Députés, Annexe au procès-verbal de la première séance du 19 janvier 1933.

les clauses spéciales à insérer dans les polices (art. 3 c) empêchaient les Compagnies de se dispenser de payer, grâce à une phrase obscure et inintelligible. Cette loi aurait rendu de très grands services, elle aurait supprimé les cas où les victimes d'accident ne peuvent rien obtenir des assurances et voient leur indemnité (souvent indispensable cependant) dépendre de la fortune de l'automobiliste.

Il est très regrettable que rien n'ait été voté ⁽⁴⁾.

Les Sociétés qui pratiquent dans les termes de la loi de 1898 l'assurance contre le risque des accidents du travail sont astreintes, par le décret du 28 février 1899, à déposer une caution et à constituer des réserves mathématiques, leur gestion est contrôlée par le ministère du Travail, ce qui nous semble avoir donné d'excellents résultats.

Si une loi exige l'assurance obligatoire du risque automobile, il sera nécessaire que celle-ci soit contractée auprès de Sociétés acceptant des conditions de surveillance de la part de l'Etat, analogues à celles indiquées par le décret du 28 février 1899. Sinon on verra se reproduire ce qui s'est passé à Paris après l'arrêt du Préfet de police : beaucoup de Sociétés de taxis s'étaient adressées à des Compagnies qui ont fait faillite et les victimes d'accidents ont touché des indemnités insuffisantes ⁽⁵⁾.

(4) A la suite de faillites de sociétés pratiquant l'assurance automobile en 1932, MM. Monjauvis, Capron proposèrent de mettre à la charge de l'Etat les sinistres causés par des automobilistes dont les assurances étaient en faillite. Proposition n° 923, *Doc. Parl.*, Ch. des Députés, Annexes. Ses. extraordinaire, 1932, p. 194.

(5) De 1930 à 1932 il y a eu sept faillites ou liquidations judiciaires de sociétés d'assurances assez importantes dont une était justement spécialisée dans l'assurance de la responsabilité civile des chauffeurs de taxis. Voir à ce sujet CHOUVY, *Thèse citée*, pp. 17 (note 10) et 86.

II. — Ce n'est pas tout d'exiger que les Compagnies soient capables de payer, il faut en outre que la victime puisse toucher son indemnité. Reste donc à faire disparaître des contrats toutes les phrases suspectes dont les subtilités prêtent à interprétations plus ou moins sibyllines ou à discussions. Le projet Dalimier (art. 3 c) voulait introduire dans les polices d'assurances diverses clauses rendues obligatoires.

Vaudrait-il mieux, peut-être, créer des polices types dont les Compagnies s'inspireraient ? Il serait, à notre avis, préférable d'adopter l'article premier de la proposition Coty exigeant que soit couverte la responsabilité de tout accident causé par l'usage du véhicule et quel qu'en soit le conducteur. C'est l'automobile qui est assurée contre les accidents qu'elle risque d'occasionner et non plus seulement son possesseur. L'assurance devient réelle au lieu d'être personnelle. La victime est certaine de toucher son indemnité, même si l'automobile, au moment de l'accident, est conduite par un ami, un parent du propriétaire ou si le véhicule avait été volé ⁽⁶⁾.

Pour M. Bresson (*D. H.*, 1930, p. 33), l'assurance réelle donne la meilleure garantie aux contractants. Nous pensons que cette garantie n'est pas moins avantageuse pour les victimes.

En examinant de très près la proposition Coty, il est impossible de ne pas reconnaître qu'elle est, parmi toutes celles présentées, la mieux étudiée et la plus

(6) Il existe actuellement des polices garantissant la responsabilité civile du propriétaire de l'automobile si le conducteur (titulaire du permis de conduire) était autorisé par lui. Dans le cas où la voiture a été dérobée, l'assurance produit son effet, même si le voleur n'a pas son permis de conduire.

complète, en ce sens qu'elle prévient également un certain nombre d'échappatoires par lesquelles la victime peut craindre de voir fuir son indemnité : créance directe du tiers lésé contre l'assureur avec privilège pour son indemnité (art. 2) ⁽⁷⁾, déchéances ou résiliations non opposables (art. 3).

Peut-être y aurait-il lieu d'instituer une assurance d'Etat dont les polices seraient alors rédigées de façon à éviter toute discussion, ce qui l'empêcherait de se dérober, comme cela se produit actuellement. Elle fonctionnerait alors à côté des Sociétés privées, comme le Réseau de l'Etat le fait à côté des autres Compagnies de chemins de fer. C'est une réforme considérable qui risque de remuer l'opinion publique (les Assurances Sociales en sont un témoignage), réforme d'autant plus dangereuse qu'elle tendra inévitablement à évincer ou absorber les Sociétés d'assurances pour aboutir au monopole. Ce dernier a des partisans enthousiastes et des ennemis acharnés ⁽⁸⁾. Les uns et les autres regardent du reste la question uniquement au point de vue politique. Dans les discussions passionnées que soulève cette question, les jugements, les opinions sont, la plupart du temps, accompagnés de préoccupations électorales, l'idée de justice est reléguée au second plan.

Le monopole a toujours été repoussé par le Parle-

(7) La loi de 1930 et la jurisprudence les accordent; mais on ne saurait jamais prendre trop de précautions en matière d'assurances.

(8) Voir notamment « Le projet de monopole des assurances ». *Mémoires et documents*, par la Société d'Etudes et d'Informations économiques, février 1933, et la thèse de M. R. COSTE, De l'intervention de l'Etat dans les assurances, *Thèse*, Montpellier, 1923 (II^e partie de la question du monopole des assurances).

ment, malgré de nombreuses propositions ⁽⁹⁾. Même pour la seule question des accidents du travail, l'assurance d'Etat n'a pas été admise, le Parlement préfère adopter un système de surveillance des Sociétés (d'assurances) et de la rédaction de leurs polices, ce qui a donné de bons résultats et empêché les abus. Cela pourrait donc servir d'exemple pour les assurances de garantie contre les accidents causés aux tiers.

Les Sociétés sont opposées énergiquement à cette ingérence de l'Etat dans leurs affaires. Il faut donc, en échange de cette intervention, leur procurer un avantage appréciable : ce pourrait être, ainsi que cela se pratique dans un certain nombre de pays, l'obligation pour les automobilistes de s'adresser aux Compagnies dûment autorisées, et à elles seules, lorsqu'ils désireraient contracter une assurance de garantie. Ces Sociétés bénéficieraient ainsi d'un monopole sinon de droit, du moins de fait.

III. — La plupart des projets ou propositions de loi sur l'assurance obligatoire se contentent d'une somme de 100.000 francs pour assurer la réparation des dommages. Cette somme n'est certainement pas assez élevée, nombre de condamnations civiles étant

(9) Depuis le projet fait en 1848 par Louis Blanc au nom de la Commission du Luxembourg et qui réclamait le monopole de toutes les assurances, il y a eu une quinzaine de projets concernant l'assurance d'Etat, soit pour l'incendie, soit pour l'agriculture. Une des mieux étudiées pour le monopole total est celle de M. Nadi en 1918. Elle est précédée d'un très remarquable exposé où cette question est examinée avec beaucoup de détails et de renseignements intéressants. Il y a même un résumé de tous les projets et propositions qui ont précédé celle de M. Nadi. Proposition n° 5027, *Doc. Parl.*, Ch. des Députés, Annexes. Session ordinaire, 1918, p. 1267. La dernière est la proposition Vincent Auriol du 17 janvier 1933, n° 1258, cherchant à organiser le monopole général des assurances.

bien supérieures à ce minimum, notamment en cas de décès d'une ou plusieurs victimes. En Angleterre, la garantie se monte à 5.000 livres, en Suisse à 100.000 francs (suisses). Ces diverses sommes, au cours des changes actuels, correspondent à une moyenne de 450.000 de nos francs. La majorité des automobilistes sont, en France, assurés volontairement pour une garantie de 300.000 francs. C'est là une somme qui nous paraît raisonnable ⁽¹⁰⁾ et répondre à la moyenne des maxima auxquels les propriétaires d'automobiles sont susceptibles d'être condamnés pour dommage aux tiers. C'est donc celle qui devrait être adoptée pour les voitures ordinaires ⁽¹¹⁾.

Par contre, s'il s'agissait d'un matériel destiné à des transports en commun, par conséquent volumineux, 300.000 francs, seraient manifestement insuffisants. La garantie à assurer devient alors fonction des places offertes (c'est ce qui est pratiqué en Suisse). Il est également une catégorie de matériel automobile dont le montant de l'assurance devrait être aussi proportionnel à son encombrement, nous voulons parler des camions-citernes, des voitures destinées au transport des bestiaux et encore de ces énormes camions dont la capacité atteint et dépasse même celle d'un wagon de chemin de fer, tous bien souvent doublés d'une remorque pesante et non moins encombrante.

(10) Y. Renoult pense que celui « qui veut être effectivement garanti par sa police doit contracter une assurance d'au minimum 400.000 frs ». (Etude sur l'étendue de la garantie conférée aux assurés par les diverses polices d'assurances contre les accidents d'automobiles. *Thèse*, Paris, 1931.)

(11) Certaines assurances garantissent la responsabilité civile des automobilistes sans limitation de chiffre. C'est évidemment l'idéal, mais les tarifs sont trop élevés pour qu'ils puissent être imposés.

IV. — Sous la pression de la multiplicité des accidents, la loi sur l'assurance obligatoire des automobilistes devra un jour sortir du Parlement. Elle n'est pas une utopie. Sa mise en application risque fort d'être aussi laborieuse qu'aura été son élaboration. Elle ne se fera pas sans les récriminations, les protestations, que l'esprit de nos compatriotes, souvent rebelle à toute innovation, même la plus justifiée, ne manquera pas de soulever. Tel, qui depuis longtemps contracte une assurance contre les dommages à autrui, se cabrera, atermoiera dès qu'elle deviendra une obligation, et cela par principe, sous le couvert de la liberté. Il faut prévoir en particulier une très forte résistance chez les agriculteurs qui, bien souvent, se sont montrés très hostiles à toute réglementation. Ne voit-on pas encore aujourd'hui des assujettis aux Assurances Sociales refuser carrément de souscrire à cette œuvre, pour le plus grand embarras de leurs employeurs? Des moyens de contrôle pratiques, exempts de tatillonnages administratifs, ainsi que des sanctions énergiques contre les récalcitrants, seront indispensables. La proposition Humbert Richard en prévoit d'excellentes à notre avis (art. 5) : Tout conducteur d'auto doit être porteur de la quittance d'assurance et doit la présenter à toute réquisition de la police, sous peine de l'application de l'article 471 du Code pénal. Cette obligation ne saurait soulever des difficultés d'application : la quittance étant simplement jointe aux quelques pièces administratives dont les conducteurs d'automobiles doivent être

munis ⁽¹²⁾. Ce moyen de contrôle nous paraît préférable au système du visa à la Mairie ou à la Préfecture qui fut parfois proposé. L'article 6 prévoit le cas où l'automobiliste circule sans être assuré. Il est alors passible d'une amende de 1.000 à 5.000 francs. En cas de récidive, à l'amende, s'ajouterait une peine de un à trois mois de prison avec retrait du permis de conduire pendant trois mois.

Il est également une mesure qui existe en Suède, en Suisse, dans l'article 4 de la proposition Coty et qu'il nous paraît indispensable d'adopter dans tout nouveau projet : « La cessation (de l'assurance) ne produit ses effets que trente jours après la notification par l'assureur à l'autorité administrative compétente ». Grâce à ce délai additionnel et à cette déclaration obligatoire, l'assuré peut être mis en mesure de contracter une nouvelle assurance, sous peine de se voir retirer le permis de conduire. Avec cette précaution de la loi, l'automobiliste insouciant ou négligent ne peut avoir une période de non assurance au cours de laquelle il court les plus grandes chances de causer un accident. Les victimes auraient alors la certitude de toucher une indemnité, ce qui est le but de la loi proposée.

(12) De multiples projets sont présentés par des lecteur du journal *Candida* (ces gens-là semblent s'occuper beaucoup de l'assurance obligatoire). Celui qui se trouve dans le numéro du 23 novembre 1933 (page 2) propose : que l'on exige, avant de donner le permis de circulation, la présentation d'une carte délivrée par l'assurance « garantissant que les risques aux tiers sont couverts ». Cette carte devrait être timbrée par l'assurance afin de montrer que les primes sont payées. Elle s'ajouterait aux cartes rose et grise à produire à toutes réquisitions de la police. C'est certainement le moyen de contrôle le plus simple et le plus efficace.

V. — Malgré toutes les précautions prises, il y aura toujours des automobilistes qui échapperont à l'obligation d'être assurés, de même qu'il y en a actuellement circulant sans permis de conduire. Or, ce seront presque certainement des insolvable, et s'ils blessent une personne, celle-ci a bien des chances de ne rien toucher. Il en sera de même des victimes d'accidents dits anonymes. Cela ne se produit pas souvent, mais arrive cependant. Ne pourra-t-on rien faire pour ces deux catégories de victimes si une loi parvient justement à faire toujours obtenir une indemnité aux autres ? On a proposé de faire intervenir l'Etat dans le premier cas, ce qui nous semble être assez discutable. La loi suédoise présente une disposition ingénieuse qui nous paraît plus réalisable ⁽¹³⁾. L'article 21 prévoit le cas où un accident est causé par un automobiliste non assuré (ou assuré pour une somme inférieure à celle imposée) ou par un inconnu qui a réussi à s'enfuir et n'a pu être retrouvé. Dans ces cas, les Sociétés d'assurances-locomotion sont solidairement tenues de verser à la victime une indemnité égale à celle qui lui aurait été accordée si l'auteur responsable de l'accident avait été assuré conformément à la loi ou retrouvé (dans le cas de fuite). Ces Sociétés sont obligées, solidairement, de verser leur part de l'indemnité, cette part étant proportionnelle à la somme des primes qu'elles ont touchées durant l'année précédant celle où s'est produit l'accident. C'est là évidemment une charge imposée aux Compagnies d'assurances ; mais comme elles doivent avoir été autorisées par l'Etat et

(13) *Revue générale des assurances terrestres*, 1931, pp. 242 et suiv.

que celui-ci, en réduisant ainsi leur nombre, leur crée une sorte de monopole, de privilège, d'autant plus intéressant qu'il augmente d'autre part la quantité de leurs clients, elles n'ont pas à se plaindre. Une disposition de ce genre devrait être adoptée en France. L'augmentation des frais qui résulterait pour les Sociétés d'assurances ne serait pas considérable et, sans qu'il en coûte rien au budget de l'Etat, toujours en déficit, toutes les victimes pourraient toucher des dommages-intérêts.

L'accident anonyme est assez rare du reste et il faut espérer que la menace de sanctions sévères pousserait les automobilistes à se soumettre à une loi imposant l'assurance.

Si le législateur veut ménager la susceptibilité des automobilistes réellement solvables, il est possible, à la rigueur, de laisser à ceux-là le choix entre l'assurance et le versement dans les caisses de l'Etat (celle des Dépôts et Consignations, par exemple) d'une somme correspondant à celle garantie par l'assurance. Nous avons vu qu'en Angleterre, aux Etats-Unis, etc., presque l'unanimité des automobilistes n'ont eu aucune hésitation : ils ont souscrit une police d'assurance. En France, le résultat serait certainement semblable.

Evidemment, les automobiles des services de l'Etat, des Départements, des Communes ne seraient pas visées, leur propriétaire offrant des garanties en quelque sorte illimitées.

Nous sommes persuadé que l'évolution de la théorie du risque et des idées modernes sur le droit à la répa-

ration aboutira à l'assurance obligatoire pour les automobilistes.

Une telle loi qui, incontestablement, bouleverserait quantité d'errements tolérés ou admis en matière d'assurances-accidents, est-elle pratiquement réalisable? De notre étude, si imparfaite qu'elle soit, il apparaît que dans les propositions Humbert Richard, Coty, Dalimier, complétées par quelques-unes des dispositions adoptées à l'étranger, notamment en Suède, il est possible de trouver les éléments essentiels de cette loi.

Les spectres des collusions, des charges accablantes qui pèsent sur les automobilistes, l'ingérence de l'Etat, etc..., sans cesse évoqués par les détracteurs de l'assurance obligatoire, ne pourront arrêter longtemps encore la marche de l'idée du progrès et de justice sociale.

Les intérêts des automobilistes sont légitimes, mais ceux de leurs victimes ne le sont pas moins. L'assurance obligatoire, malgré ses imperfections, nous paraît concilier ces intérêts antagonistes. Il appartient au Parlement de l'adopter.

Vu :

LE PRÉSIDENT DE LA THÈSE

Montpellier, le 9 Février 1934

VIALLETON.

Vu :

LE DOYEN,

Montpellier, le 20 Février 1934

G. MORIN.

Vu et permis d'imprimer :

Montpellier, le 21 Février 1934.

LE RECTEUR,

TAILLIART.

Bibliographie

1° OUVRAGES FONDAMENTAUX

- AUBRY et RAUX. — *Cours de droit civil*, tome VI.
- BAUDRY, LACANTINERIE et BARDE. — *Traité théorique et pratique de droit : Des obligations*, tome VIII.
- COLIN et CAPITANT. — *Cours élémentaire de droit positif français*, tome II, 7^e éd., 1932.
- DEMOLOMBE. — *Code Napoléon*, tome 31.
- HUC. — *Commentaire théorique et pratique du Code civil : Des obligations*, tome VIII.
- JOSSERAND. — *Cours de droit positif français*, tome II (1929-1930).
- LAURENT. — *Principes de droit civil : Des obligations*, tome 20.
- PLANIOL, et RIPERT. — *Traité élémentaire de droit civil civil*, tome II, 10^e éd., 1920.
- PLANIOL, RIPERT et ESMEIN. — *Tomes VI et VII*.

2° THESES ET OUVRAGES DIVERS

- AVENEL (G. d') .— *L'évolution des moyens de transport*, 1919.
- BARAUD (R.). — *L'Assurance des personnes transportées à titre gratuit (Th. Paris, 1933)*.
- BERINGUIER. — *Les accidents de la circulation*, 1929.

- BESSON (A.). — La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses (*Th. Paris*, 1927).
- BICHOT (J.). — *L'autonomie de la responsabilité du fait des choses et du fait d'autrui devant la jurisprudence contemporaine*, Dijon, 1933.
- BOURGKNECHT (J.). — La responsabilité civile de l'automobiliste dans la loi fédérale sur la circulation des automobiles et des cycles du 10 févr. 1926 (*Th. Fribourg*, 1927).
- CASSIN (G.). — L'assurance obligatoire des automobilistes (*Th. Paris*, 1932).
- CHATILLON (S.). — Le transport gratuit des personnes en automobiles (*Th. Lyon*, 1929).
- CHAUFTON. — *Les assurances, leur passé, leur présent et leur avenir*.
- CHOUVY (J.). — Comment garantir aux victimes d'accidents d'automobiles le payement des indemnités qui leur sont dues (*Th. Toulouse*, 1933).
- CORNU. — Des présomptions de faute en matière de responsabilité civile (*Th. Montpellier*, 1929).
- COSTE (R.). — De l'intervention de l'Etat dans les assurances (*Th. Montpellier*, 1923).
- CRAMBES (P.). — La police de la route et la circulation des automobiles (*Th. Toulouse*, 1930).
- DALLANT. — La notion de préposé dans l'article 1384 du Code civil (*Th. Poitiers*, 1927).
- DEGRULLY. — *La route meurtrière*, 1928.
- *Essai sur le problème de la circulation. Recherche des solutions de sauvegarde*, 1924.
- DEMOGUE. — *Traité des obligations en général*.
- DUHAMEL. — *Scènes de la vie future*.
- GALINIER (R.). — De la responsabilité qui incombe au propriétaire et au conducteur d'un véhicule (*Th. Montpellier*, 1931).

- GANNE (C.). — De la garantie par l'assurance de la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobile (*Th. Dijon*, 1931).
- GIRBOUILLE (J.). — La jurisprudence relative à l'application de l'article 1394 du Code civil en cas de collision de véhicules (*Th. Paris*, 1931).
- GODFERNAUX. — *Les grands réseaux de chemins de fer*, 1932.
- HALLER (M.). — Essai sur l'influence du fait et de la faute de la victime sur son droit à la réparation (*Th. Paris*, 1926).
- JOSSERAND. — *Les transports*, 1926.
- LAGARDE. — La responsabilité civile et l'assurance (*Th. Montpellier*, 1925).
- LAROMBIÈRE. — *Théorie et pratique des obligations*.
- LARTIGUE. — Essai sur le domaine de la responsabilité du fait des choses inanimées (*Th. Toulouse*, 1931).
- LONIEWSKY. — Assurance et responsabilité en matière de transport (*Th. Paris*, 1926).
- MARTIN (E.). — L'assurance privée par l'Etat aux Etats-Unis (*Th. Paris*, 1932).
- MARTIN (F.). — De la responsabilité en matière d'accident d'automobile (*Th. Paris*, 1926).
- MAZEAUD (H. et L.). — *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile, délictuelle et contractuelle*.
- MONNIER. — De la responsabilité du fait des choses inanimées (*Th. Nancy*, 1926).
- MOREAU (J.). — De la responsabilité civile du voiturier de complaisance (*Th. Renne*, 1928).
- MORIN. — *La révolte des faits contre le code*.
— *La loi et le contrat. La décadence de leur souveraineté*, 1927.
- PANET. — La responsabilité des automobilistes et la jurisprudence récente (*Th. Montpellier*, 1931).
- RENOUT (Y.). — Etude sur l'étendue de la garantie conférée aux assurés par les diverses polices d'assurance contre les accidents d'automobile (*Th. Paris*, 1931).

RIPERT (G.). — *La règle morale dans les obligations civiles*, 1925.

RIPERT (Lucienne). — La réparation du préjudice dans la responsabilité délictuelle (*Th. Paris*, 1933).

SCHERER (Jean). — L'assurance obligatoire des dommages causés par les accidents d'automobiles (*Th. Paris*, 1931).

SAINCTELETTE. — *De la responsabilité et de la garantie*.

SOURDAT. — *Traité général de la responsabilité*.

TAUZIN (J.). — Un exemple de socialisme juridique en matière de responsabilité du fait des choses, l'article 1384 et les accidents d'automobiles (*Th. Paris*, 1929).

TOUREN (A.). — De la responsabilité civile résultant des collisions de véhicules, terrestres, fluviaux et aériens (*Th. Montpellier*, 1932).

TURQUEY. — L'évolution de la responsabilité du fait des choses inanimées (*Th. Caen*, 1930).

VASILIU. — La portée de la responsabilité contractuelle dans l'article 1384 du Code civil (*Th. Poitiers*, 1927).

3° ARTICLES. CHRONIQUES. NOTES : AU SIREY, DALLOZ PERIODIQUE, DALLOZ HEBDOMADAIRE. GAZETTE DU PALAIS. GAZETTE DES TRIBUNAUX. REVUES D'ASSURANCES. JOURNAUX, etc...

ANNET-BADEL. — Pour la sécurité de la circulation, *Sud*, 27 mai 1933. — Les collisions de véhicules et le problème de la responsabilité, *Sud*, 25 juillet 1933. — Les accidents dont sont victimes les enfants, *Sud*, 28 février 1933, 8 mars 1933.

APPLETON. — Note au *D. P.*, 1925-3-9 ; *D. H.*, 1932, chronique p. 109.

AUGER (B.). — Encore la pierre projetée. *Recueil juridique de l'Automobile*, août 1933, p. 446.

- AUSCHER. — Pourquoi obliger l'automobiliste à s'assurer ?
Auto, 27 mars 1930.
- BESSON. — Notes au *D. P.*, 1928-1-144 ; *D. P.*, 1928-2-13 ;
D. H., 1930, chr. p. 33.
- CAPITANT. — *D. H.*, 1927, chap. 49. La responsabilité du
fait des choses devant les Chambres réunies du 13 fé-
vrier 1930, chr. *D. H.*, 1930, p. 29. — Les passages
cloutés, *D. H.*, 1931, chr. p. 17. — La preuve que
doit administrer le gardien d'une chose au cas où il
est actionné en responsabilité, *D. H.*, 1931, chr. p. 53.
- CASTBERG (Frede). — *Annuaire de législations étrangères*,
1926, p. 112.
- CHAIX (Edmond). — *L'Auto*, 26 novembre 1930.
- COLIN. — Rapport. *Bulletin de la Société d'Etudes législa-
tives*, 1907, p. 273.
- CROUZEL. — La responsabilité du fait des animaux et du
fait des choses inanimées hors la doctrine classique.
Revue trimestrielle du droit, 1925, p. 29.
- DALLANT. — *D. P.*, 1929-2-95 ; *D. P.*, 1931-1-171.
- DEMOGUE. — Obligations et contrats spéciaux. *Rev. trim.
dr.*, 1932, p. 149.
- ESMEIN. — *S.*, 1927-1-138 ; *S.*, 1927-1-25 ; *S.*, 1931-1-121.
- GUYOT. — *S.*, 1930-2-121.
- JACK (Andrée). — Les obligations et la responsabilité du
garagiste. *Rev. trim du droit*, 1932, p. 149.
- JOSSERAND. — Le transport bénévole et la responsabilité des
accidents d'automobile, *D. H.*, 1926, ch. p. 21 ; Note
au *D. P.*, 1925-1-97 ; 1927-1-137 ; 1927-1-57 ; 1929-
2-41 ; 1930-2-1 ; 1930-2-105 ; 1930-1-25 ; 1931-2-129. —
La responsabilité de fait des automobilistes devant les
Chambres réunies, *D. H.*, 1930, chr. p. 25. — Le tra-
vail de refoulement de la responsabilité des choses
inanimées, *D. H.*, 1930, ch. p. 5. — La doctrine contre
la jurisprudence sur le problème de la responsabilité
du fait des choses inanimées, *D. H.*, 1931, p. 69.
- HAURIUO. — *S.*, 1919-3-25.

- LABBÈ. — S., 1876-1-337 ; S., 1885-4-25 ; S., 1887-1-369 ; S., 1889-4-2.
- LALOU. — Contrats emportant pour l'une des parties de rendre le contractant sain et sauf, chr. *D. H.*, 1931, p. 105 ; *D. P.*, 1931-2-38. — Les choses inertes et l'article 1384 du Code civil, *D. H.*, 1933, chr. p. 93.
- LOUP (Jean). — *D. P.*, 1930-2-96.
- LOWICK. — La route en Amérique (*Illustration du Tourisme*, 3 octobre 1931).
- LYON-CAEN. — *G. P.*, 1924-2-615.
- MAZE (C.). — Rapport au Congrès pour la sécurité de la route. *Recueil juridique de l'automobile*, 1933, N° 11, p. 692.
- MAZEAUD (H.). — S., 1927-1-129. — La faute dans la garde (*Rev. trimestrielle du droit*, 1925, p. 840).
- MAZEAUD (L.). — *D. H.*, 1932, chr. p. 117 ; *D. H.*, 1929, p. 37 ; *D. P.*, 1927-1-121.
- PATTERSON. — Le droit des assurances aux Etats-Unis en 1929-1930 (*Revue générale des Assurances terrestres*).
- PICARD. — *Revue générale des Assurances terrestres*, 1930, p. 259.
- RIPERT. — La responsabilité du fait des choses inanimées (sous l'arrêt du 13 fév. 1930), *D. P.*, 1930-1-157 ; *D. P.*, 1929-1-129.
- ROGER. — *D. P.*, 1925-2-28. — Les collisions de véhicules aux croisements, *D. P.*, 1932-1-45.
- ROUX (M. DE). — Une nouvelle obligation. *Eclair*, 4 octobre 1933.
- SAVETIER. — *D. P.*, 1913-1-148 ; *D. P.*, 1929-2-169 ; *D. P.*, 1920-1-169 ; *D. P.*, 1930-1-81 ; *D. P.*, 1930-1-41 ; *D. P.*, 1930-1-137 ; *D. H.*, 1931. — Vers la socialisation de la responsabilité des accidents d'automobile en cas de conduite par une autre que le propriétaire, *D. P.*, 1931-1-49.
- THIRAULT. — *Annuaire de législation étrangère*, 1908, p. 226.
- TROTABAS. — L'automobiliste traqué, *D. H.*, 1931, chr. p. 53.

4° PROJETS — PROPOSITIONS DE LOIS. RAPPORTS
DE COMMISSIONS.

CHASTENET	2 juill. 1906	Bul. Soc. Etudes législatives, 1907, p. 318.
BESNARD	5 déc. 1906	— 1907, p. 318.
NADI	1 ^{er} oct. 1918	N° 5027 Doc. P. Ch. D., S. ord., p. 1267.
LAFARGE	15 mars 1922	» 4075 — S. ord., p. 398.
HUMBERT (R.)	5 déc. 1922	» 5198 — S. ext., p. 418.
COLRAT	5 mars 1923	» 5722 — S. ord., p. 469.
HONORAT	20 mars 1923	» 210 — Sénat, S. ord., p. 493.
CHARPENTIER	27 nov. 1924	» 674 — S. ext., p. 609.
GODART	3 avr. 1925	» 1519 — Ch. D., S. ord., p. 577.
POITOU	28 mai 1925	» 1655 — S. ord., p. 736.
POINCARÉ	4 nov. 1927	» 4982 — S. ext., p. 39 (2 ^e vol.).
COTY (René)	22 oct. 1929	» 2282 — S. ext., p. 7 —
DESSAINT	22 oct. 1929	» 2288 — S. ext., p. 8 —
RICHARD (R.)	7 nov. 1929	» 2348 — S. ext., p. 51 —
BOUTEILLE	13 nov. 1929	» 2397 — S. ext., p. 154 —
LOUCHEUR	30 nov. 1929	» 2523 — S. ext., p. 257 —
MERLIN	4 fév. 1930	» 23 — Sénat, S. ord., p. 30.
LARGIER	8 juil. 1930	» 3700 — Ch. D., S. ord., p. 1333.
LAVAL	4 nov. 1930	» 3967 — S. ext., p. 42 (2 ^e vol.).
BRANDON	3 mars 1931	» 4689 — S. ord., p. 393.
RICOLFI	12 mars 1931	» 4769 — S. ext., p. 1458.
CUTTOLI	28 mai 1931	» 5010 — S. ord., p. 807.
CELS (J.)	19 juin 1931	» 5249 — S. ord., p. 1029.
MARTEAU	1 ^{er} déc. 1931	» 5781 — S. ext., p. 268.
MALINGRE	18 déc. 1931	» 5998 — S. ext., p. 471.
BOUHENRY	10 mars 1932	» 6608 — S. ord., p. 441.
LEDoux	24 mars 1932	» 6824 — S. ord., p. 593.
MONJAUVIS	29 nov. 1932	923-924 — S. ext., p. 194.
CORSIN	29 nov. 1932	» 933 — S. ext., p. 224.
AURIOL (V.)	17 janv. 1933	» 1258 — S. ord.,
DALIMIER	19 janv. 1933	» 1277 — S. ord.,

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
--------------------	---

TITRE PREMIER

RAISONS D'ETRE DE L'ASSURANCE OBLIGATOIRE

CHAPITRE PREMIER. — <i>Les accidents d'automobile et leurs conséquences</i>	7
Section I. — Augmentation de la circulation et des accidents	7
Section II. — Responsabilité de l'automobiliste en cas d'accidents.....	16
A) A l'Etranger. — Lois.....	16
B) En France.....	17
1° Projets de lois.....	17
2° Œuvre prétorienne de la jurisprudence..	17
a) Automobile contre piéton.....	17
b) Choc entre deux véhicules.....	22
c) Transport onéreux.....	24
d) Transport gratuit.....	25
e) Transport clandestin.....	28
3° Responsabilité du propriétaire.....	29
Section III. — Insolvabilité de trop d'automobilistes.	35
CHAPITRE II. — <i>Remèdes à l'insolvabilité des automobilistes</i>	43

<i>Section I. — Caution</i>	43
<i>Section II. — Fonds de garantie. Différents projets.</i>	44
<i>Section III. — Assurance obligatoire.....</i>	48
CHAPITRE III. — <i>Avantages et inconvénients de l'assurance obligatoire.....</i>	51
CHAPITRE IV. — <i>Le risque automobile et l'assurance..</i>	65

TITRE II

REALISATION DE L'ASSURANCE OBLIGATOIRE

PREMIÈRE PARTIE. — EN FRANCE

CHAPITRE PREMIER. — <i>Projets de loi.....</i>	73
1° Proposition Lafarge, Cordelle, 1922.....	73
2° — Humbert Richard, 1922.....	74
3° — Charpentier, 1924.....	75
4° — René Coty, 1929.....	76
5° — Malingre, 1931.....	79
6° — Bouhenry, 1932.....	79
7° — Ledoux, 1932.....	79
8° — Monjauvis et Capron, 1932.....	79
9° — Corsin, 1932.....	80
10° — Vincent Auriol, 1933.....	80
CHAPITRE II. — <i>Arrêté du Préfet de Police.....</i>	81

DEUXIÈME PARTIE. — L'ASSURANCE OBLIGATOIRE A L'ÉTRANGER

1° Autriche	85
2° Angleterre	85

3° Danemark	87
4° Etats-Unis	88
5° Finlande	91
6° Luxembourg	91
7° Norvège	91
8° Nouvelle-Zélande	92
9° Suède	92
10° Suisse	93
CONCLUSION	95
BIBLIOGRAPHIE	109



BOSC FRÈRES, M. & L. RIOU

00 00 **IMPRIMEURS-ÉDITEURS** 00 00

00 **42, QUAI GAILLETON, 42** 00

00 00 00 00 **LYON** 00 00 00 00



